GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Elektroniska konossement - Är Sverige med på båten?

En studie av möjligheterna och inställningen till införandet av elektroniska konossement i Sverige

Elina Norberg

Juridiska Institutionen
HRO800 Examensarbete, 30 hp
Juristprogrammet, HT 2023
Handledare: Jhonnie Kern
Examinator: Jakob Heidbrink

Abstract

This paper aims to analyze the legal functions and characteristics of bills of lading in their basic form to examine the legal framework for the adoption of electronic bills of lading under Swedish law. With a comparative analysis against English law, particular attention is given to the 'document of title' function. This has been claimed to pose challenges in the transition to electronic bills of lading. While Swedish law presents potential parallels, critical aspects like negotiability and indirect possession require resolution. It analyzes international regulations such as the Rotterdam Rules and Model Law, addressing challenges and potential solutions for digitalization.The study explores practical solutions and industry perspectives through qualitative methods. The study highlights industry attitudes towards digitalization, emphasizing the importance of legal support, standardization, and technological solutions. Despite complexities and cultural gaps between law and technology, the paper suggests that electronic bills of lading are feasible under Swedish law with further legal clarification and industry collaboration, paving the way for digitalization in maritime trade.

Innehållsförteckning

Begrepp och definitioner....5
1. Inledning och formalia....6
1.1 Problemformulering....6
1.2 Uppsatsens syfte....7
1.3 Frågeställningar....8
1.4 Metod och material....8
1.4.1 Rättsutredning....8
1.4.2 Komparation....9
1.4.3 Intervjuer....10
Urval av respondenter....11
Datainsamling....11
Dataanalys....12
1.5 Avgränsningar....13
1.6 Disposition....14
1.7 Något om terminologi....14
2. Regulatoriskt sammanhang....15
2.1 Svenska Sjölagen....15
2.2 Nordisk rätt....15
2.3 Internationella konventioner....16
2.3.1 Haag-Visbyreglerna....16
2.3.2 Hamburgreglerna....16
2.3.3 Rotterdamreglerna....17
2.3.4 Model Law....17
3. Konossement....18
3.1 Konossementets bakgrund och utveckling....18
3.2 Konossmentet enligt svensk rätt och nordisk rätt....19
3.2.1 Svensk rätt....19
3.2.2 Funktioner och egenskaper....20
3.2.3 Konossementet i Sjölagen....23
3.2.4 Besittning, tradition och sakrättsligt skydd....24
3.3 Konossementet enligt engelsk rätt....26
3.3.1 Funktioner och egenskaper....26
3.3.2 Document of title....28
3.4 Document of title i svensk rätt....30
3.5 Konossementet i internationella konventioner....31
3.5.1 Rotterdamreglerna....31
3.5.2 Model Law....33
4. Andra dokument inom sjötransporter....33
4.1 Sjöfraktsedel....33
4.2 Letters of credit....35

4.3 Letter of Indemnity....36
5. Elektroniska konossement idag....37
5.1 Inledning....37
5.1.1 Egenskaper och funktioner i elektroniska konossement....38
5.1.2 Tidigare problematik....39
5.2 Elektroniska konossement i aktuell reglering....42
5.2.1 Svensk rätt....42
5.2.2 Rotterdamreglerna....43
5.2.3 Model Law....44
5.3 Elektroniska konossement enligt engelsk rätt....45
5.3.1 Electronic Trade Documents Act 2023....46
5.4 Tidigare system....47
5.4.1 Atlantic Container Line (ACL)....47
5.4.2 Bolero....48
5.4.3 TradeLens....49
5.4.4 ICE Digital Trade (IDT) (tidigare essDOCS)....50
5.5 Tradition och sakrättsligt skydd vid elektroniska dokument....51
5.6 Blockchain....52
5.6.1 Vad är Blockchain?....52
5.6.2 Blockchain-konossement....54
5.7 Digitalisering av skuldebrev....55
6. Branschens inställning....57
6.1 Intervjuer....58
6.1.1 Intervjufrågor....58
6.1.2 Respondenterna....59
Robin Eliasson & Jörgen Sköld - Werks....59
Anders Leissner - Vinge (tidigare Swedish Club)....59
Maria Berndtsson - logistikspecialist....60
6.2 Resultatet av intervjuerna....60
6.2.1 Upplevelsen av övergången till elektroniska konossement....60
6.2.2 Respondenternas uppfattning av om digitaliseringens påverkan på sjöfartsbranschen....63
6.2.3 Utmaningar och möjligheter som respondenterna identifierar i samband med digitaliseringen....63
6.2.4 Rättsliga aspekter av e-konossement, om aktuellt för respondenten....65
6.2.5 Tankar om branschens inställning till förändring och digitalisering....66
6.2.6 Framtiden....67
7. Omställning till användning av elektroniska konossement....68
7.1 Konossementets historiska kopplingar....68
7.2 Incitament för omställningen....69
7.3 Tidigare problem....71

7.4 Lagstiftning och förutsebarhet ... 73
7.5 Standardisering ... 74
7.6 Fortsatta svårigheter ... 75
7.7 Branschens syn på omställningen ... 76
8. Avslutning ... 77
8.1 Sammanfattning och avslutande anmärkningar ... 77
8.2 Slutsats ... 79
8.2.1 Vilka rättsliga funktioner och egenskaper har konossement enligt svensk rätt? ... 79
8.2.2 Hur ser de rättsliga förutsättningarna ut för användande av elektroniska varianter av konossement enligt svensk rätt? ... 80
8.2.3 Hur ställer sig aktörer inom sjötransportbranschen till införande av elektroniska varianter av konossement? ... 80
9. Källförteckning ... 81
9.1 Offentligt tryck ... 81
9.2 Rättsfall ... 81
9.2.1 Svenska rättsfall ... 81
9.2.2 Andra domsamlingar ... 81
9.2 Litteratur ... 81
9.3 Artiklar ... 82
9.4 Hemsidor ... 83
9.5 Videomaterial ... 84

Begrepp och definitioner

Avlastare	eng. Consignee
Avsändare	eng. Shipper
Bolero	Bills of Lading Electronic Registry System
Document of title	'Åtkomsthandling'[1]
e-AWB	elektroniska flygfraktsedlar (electronic air waybills)
ess-DOCS	Electronic Shipping Solutions
Försörjningskedjan	eng. Supply Chain
Hashing	en elektronisk fil förses med ett unikt identifikationsnummer
ICC	International Chamber of Commerce
IG	International Group of P&I Clubs
Originalkonossement	Konossement undertecknat av transportören eller någon som handlar på uppdrag av transportören[2]
P&I	Protection and Indemnity
SjöL	Sjölagen (1994:1009)
SkbrL	Skuldebrevslagen (1936:81)
Speditör	Åtar sig att lägga upp hela transporten, agerar vanligen som förmedlare och blir inte själv part i avtalen mellan de olika transportörerna.[3]
Transportör	Åtar sig att utföra transport av visst gods,[4] eng. carrier
UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development

[1] Jfr Ihre, Rolf. *Handbok i Sjörätt och närliggande ämnen*. 2012. 3 uppl. Jure. s. 266
[2] Ihre, Rolf. *Kommersiella Sjöfartsavtal*. 2016. Jure. s.21
[3] Tiberg, Hugo, Schelin, Johan, Widlund, Mattias. *Praktisk sjörätt.* Andra uppl. 2015. Jure Förlag AB. s. 189 Avsändaren föredrar dock oftast att speditören tar på sig ansvar som transportör, då det kan bli problem om avsändaren behöver rikta skadeståndstalan mot en för honom okänd transportör annars, jfr § 2 2 st. B p. NSAB 2000.
[4] Tiberg, m.fl. 2015. s. 189

1. Inledning och formalia

1.1 Problemformulering

Sjöfartsindustrin har i århundraden förlitat sig på traditionella pappersbaserade konossement för att bekräfta och dokumentera fraktavtal. Detta juridiskt bindande dokument har varit ryggraden i internationell handel och transporter över världshaven.[5] Emellertid står sjöfartssektorn nu inför en mer eller mindre oundviklig digitalisering. Med detta följer då även en digitalisering av konossementen.

Individuella organisationer har redan digitaliserat många av dokumenten kopplade till transporter och använder digitaliserade versioner internt för att öka effektiviteten. Däremot används digital information inte i samma utsträckning vid interaktioner med andra parter.[6] Elektroniska fraktsedlar har visserligen introducerats för andra fraktmedel, såsom för väg-, järnvägs-, och flygtransporter.[7] Gällande sjötransporter, å andra sidan, är dokumenten fortfarande i stor utsträckning i pappersform.[8]

Digitaliseringen av konossement har varit föremål för mycket uppmärksamhet och det har funnits ett flertal förslag till lösningar om hur detta skulle kunna genomföras. Exempel på detta är Bolero och TradeLens, som nådde viss framgång inom den begränsade mängd aktörer som använde sig av systemen. Det har dock varit svårt att skapa något framgångsrikt, bredare system.[9] Detta trots de stora fördelar med snabbare överföringar, underlättade transaktioner och ökad säkerhet som detta kan ses innebära.[10]

Pappersdokument innebär dessutom flera nackdelar och risker. Dels kan det uppstå bekymmer och olägenheter när dessa ska samspela med en värld som i övrigt har digitaliserats i stor utsträckning. Dels krävs en stor mängd papper för att denna användning ska fungera. Mer än 200 dokument är involverade i varje enskild befraktning,[11] och varje dag beräknas flera miljoner pappersdokument användas i den internationella handeln. Per år beräknas det uppgå till flera miljarder dokument.[12]

Det mest uppenbara problemet och den största risken är dock att dokumentet riskerar att försenas, försvinna eller förstöras under transporten. Det finns fall där det har tagit upp till ett år för ett konossement att komma fram, och att invänta detta är förstås inte ett alternativ.[13]

---

[5] Jfr Albrecht, Christian. *Blockchain bills of lading: the end of history? Overcoming paper based transport documents in sea carriage through new technologies*. 2019. Tulane Maritime Law Journal, 43. s. 252
[6] Jensen, Thomas, Hedman, Jonas, Henningsson, Stefan. *Delivering business value with blockchain technology: the long journey of TradeLens*. 2019. MIS Quarterly Executive. s. 7
[7] Albrecht. 2019. s. 252 f
[8] Basu Bal, Abhinayan. *Electronic Transport Records: An opportunity for the maritime and logistics industries.* 2014. Journal of Transportation Law, Logistics & Policy. s. 19
[9] Jfr Tiberg, m.fl. 2015. s. 201
[10] Basu Bal. 2014. s. 19 f.
[11] Maersk (2015). "The Paper Trail of a Container (full version)". https://youtu.be/p8yH4e-Aafk?si=4XU5pItX9w_Oz7qi (2023-10-02)
[12] UK Law Commission. *Electronic Trade Documents.* https://lawcom.gov.uk/project/electronic-trade-documents/ (hämtad 2023-10-03)
[13] Jfr Albrecht. 2019. s. 253

Detta har man löst genom användning av s.k letters of indemnity, för att möjliggöra leverans av godset utan uppvisande av konossementet. Det innebär dock extra arbete, samt ökade kostnader för parterna.

Digitalisering av konossementet hade kunnat överkomma dessa risker och nackdelar. Internationella konventioner för att främja omställningen har utformats. Flera plattformar med tekniska lösningar som möjliggör en praktisk användning har tagits fram och lanserats. Trots detta har omställningsprocessen alltså inte nått någon större framgång hittills. 2022 skedde endast 2% av världshandeln med transporter under elektroniska konossement.[14]

En fundamental förutsättning för omställningen är att lagstiftningen möjliggör användningen av elektroniska konossement. Sjötransportindustrin är en bransch där stora värden hanteras, och branschens aktörer lägger stor vikt vid förutsägbarhet och säkerhet. I avsaknaden av aktuell och tillämplig reglering brister denna förutsägbarhet och säkerhet, vilket rimligtvis kan tänkas utgöra en aspekt av svårigheterna med övergången till elektroniska konossement.

Denna uppsats syftar till att belysa dessa utmaningar och undersöka de rättsliga aspekterna av övergången till elektroniska konossement enligt svensk rätt. Genom att analysera de juridiska och praktiska aspekterna av denna förändring kommer denna uppsats att förse läsaren med insikter om framtidens sjöfart och dess förhållande till digitaliseringen.

1.2 Uppsatsens syfte

Genom att utreda konossementets rättsliga funktioner och egenskaper i dess grundutförande vill jag undersöka de rättsliga förutsättningarna för användning av elektroniska varianter av konossement enligt svensk lagstiftning.

Jag vill även lägga ett visst fokus av utredningen på den så kallade 'document of title'-funktionen, som har benämnts som en svårighet vid övergången till elektroniska varianter av konossement inom engelsk rätt, som är ledande på området. Genom en komparation med engelsk rätt vill jag utreda om motsvarande funktion även finns inom svensk rätt, och hur denna isåfall skall hanteras vid en övergång till elektroniska konossement. Vidare vill jag undersöka möjliga praktiska lösningar genom att utreda hur dessa funktioner och egenskaper skulle kunna uppfyllas vid en digitalisering.

Genom användningen av en kvalitativ metod, hoppas jag även kunna ge en bild av branschens inställning till förändringen för att även uppmärksamma de praktiska förutsättningarna för användningen av elektroniska konossement. Detta för att bidra till att skapa en förståelse kring den påverkan branschens inställning till digitaliseringen har på genomförandet av införandet av elektroniska konossement.

[14] BIMCO. *BIMCO publishes Electronic Bill of Lading Standard for Bulk Shipping.* 2022. https://www.bimco.org/insights-and-information/contracts/20220714-ebl (hämtad 2024-02-12)

1.3 Frågeställningar

- Vilka rättsliga funktioner och egenskaper har konossement enligt svensk rätt?

- Hur ser de rättsliga förutsättningarna ut för användande av elektroniska varianter av konossement enligt svensk rätt?

- Hur ställer sig aktörer inom sjötransportbranschen till införande av elektroniska varianter av konossement och de praktiska förutsättningarna för användningen?

1.4 Metod och material

Den inledande delen av uppsatsen utgörs av en rättsutredande del där konossementets funktioner i dess grundutförande enligt svensk rätt analyseras.

För att utreda konossementets funktioner och egenskaper i svensk rätt har även komparationer med engelsk rätt använts. Engelsk rätt är ledande inom sjötransporträtt, varmed jag anser att det är närmast oundvikligt med vissa komparationer med engelsk rätt för att uppnå en rättvisande utredning. Jag har även genomfört en rättslig analys av förutsättningarna för införandet och användandet av elektroniska konossement givet dessa regelverk och rättsliga grunder. Detta för att undersöka om det finns några hinder för införandet ur ett svenskt eller nordiskt perspektiv.

Uppsatsens andra del ämnar att ge en bild av branschens inställning till digitaliseringen, för att bidra med ytterligare en nyans av problematiken. Detta har gjorts genom användning av kvalitativ metod i form av intervjuer med personer som är verksamma inom transportbranschen.

1.4.1 Rättsutredning

Den inledande och huvudsakliga delen av uppsatsen utgörs av den rättsutredande delen. För att kunna undersöka hur möjligheterna för införande och användning av elektroniska konossement ser ut enligt svensk rätt framöver, är det först nödvändigt att undersöka hur rättsläget ser ut idag. Jag har därför tagit utgångspunkt i problematiken kring användning av elektroniska konossement för att utreda det rådande rättsläget i svensk rätt genom att studera aktuella rättskällor. Detta för att vidare kunna utreda och analysera vilka möjligheter och vilket utrymme det finns för användning av elektroniska konossement enligt svensk rätt idag.

Begreppet rättskällor kan anses något otydligt. I detta sammanhang avses med ‘rättskällor’ lagstiftning, tillhörande förarbeten, praxis samt doktrin. Huruvida doktrin skall räknas som rättskälla är något omtalat, och kan skilja sig mellan olika situationer. Ett argument som lyfts fram angående detta är att en domstol inte rimligtvis skulle anses behöva ta hänsyn till doktrin i en dömande process. Å andra sidan ger författarens analys kring rätten en bättre förståelse och djupare uppfattning av gällande rätt, och kan därmed ge ledning vid en

rättsutredning. Det har med andra ord inte lika stark ställning som exempelvis praxis, men bör kunna användas för att ge ledning.[15]

Även definitionen av rättsregler och hur dessa förhåller sig till varandra är omtalat och kan skilja sig åt.[16] Rättsordningen kan sägas utgöra ett system av rättsregler, mellan vilka det finns funktionella sammanhang. Rättsreglerna är i sin tur normer, vilka har upphöjts till statusen rättsregler och genom detta fått en viss förstärkning genom att de åtnjuter en auktoritativ kraft, samt har en sanktionsapparat kopplade till sig.[17]

1.4.2 Komparation

Med anledning av sjörättens internationella karaktär och behovet av harmonisering som finns på området, blir det aktuellt att söka ledning från andra länders rättsordningar. Då England, som tidigare nämnts, är ledande inom sjörätten finns det värde i att även undersöka engelsk rätt. För att kunna hämta ledning från andra rättsordningar i förhållande till rättsläget i Sverige blir det nödvändigt att anlägga en komparativ metod som en del av det rättsutredande avsnittet.

Den komparativa metoden kan dels användas i syfte att bättre förstå andra rättsordningar, men även för att skaffa en bättre förståelse av den egna rättsordningen. Många delar av den egna svenska rätten har rötter i andra rättsordningar. Detta gäller inte minst sjörätten, som har en rik historia. Genom att studera andra rättsordningar kan man därmed bättre förstå utformningen av de egna reglerna på området. Den komparativa metoden kan därför användas för att studera den egna rättsordningen, men med en viss distans och från en annan synvinkel, vilket kan bidra till en ökad förståelse.[18]

Sjörättens internationella karaktär gör även att det blir relevant att söka inspiration i andra rättsordningar för att vidare utveckla den egna regleringen. Detta är något som ses som en självklarhet inom andra vetenskaper, som exempelvis medicin, men framstår inte som lika självklart inom juridiken. Man bör dock iaktta viss försiktighet vid dessa studier, och framförallt vid försök till införande i den egna rättsordningen, s.k ‘legal transplants’. Detta då de olika rättsordningarna existerar och har utvecklats i olika sammanhang, med olika traditioner, kulturer och liknande. Det innebär att vissa rättsregler och rättsinstitut kan fungera i vissa rättsordningar, men inte i andra.[19]

Sjörättens internationella karaktär och handelns globala utsträckning skapar även ett särskilt behov av harmonisering mellan de olika rättsordningarna, och i förhållande till detta kan den komparativa metoden vara särskilt passande. Vid harmoniseringen utgör parternas bristande förståelse för varandras juridiska tankesätt och begrepp, såväl som skillnaderna mellan deras materiella värderingar, betydande hinder. Den komparativa metoden kan användas för att

---

[15] Jfr Strömholm, Stig, Lyles, Max, Valguarnera. *Rätt, rättskällor och rättstillämpning - En lärobok i allmän rättslära*. 2020. 6 uppl. Norstedts juridik. s. 412 f.
[16] Gunnarsson, Åsa, Svensson, Eva-Maria. *Rättsdogmatik: som rättsvetenskapligt perspektiv och metod*. 2023. Studentlitteratur. s. 60
[17] Ibid, s. 61
[18] Bogdan, Michael. *Komparativ Rättskunskap*. 2003. 2 uppl. Norstedts Juridik. s. 27 f.
[19] Ibid s. 28 f.

försöka överkomma dessa och kan därmed spela en avgörande roll i försöken till harmonisering.[20]

En risk vid komparativa studier i förhållande till skillnaderna mellan de olika rättsordningarna är att det lätt blir att tolkningen sker utifrån den känsla och metod som man själv lärt sig inom sin rättsordning. Som exempel kan nämnas att en engelsk jurist inte helt förstår vikten av förarbetena inom svensk rätt. Detsamma gäller omvänt. En svensk jurist kan riskera att tillerkänna engelska förarbeten allt för stor vikt.[21] Just den relativt stora skillnaden mellan just det svenska rättssystemet och det engelska rättssystemet, som brukar hänföras till helt olika rättsfamiljer, har hållits i åtanke.[22] En komparativ studie mellan dessa är av historiska skäl och Englands starka ställning inom sjörätt är relevant trots skillnaderna mellan rättssystemen.

En särskild egenskap som bör lyftas med den engelska rätten och common law-systemet är betydelsen av domstolarnas prejudikatbildande verksamhet.[23] Detta är något som kommer att beröras ytterligare under senare avsnitt, då det får särskild betydelse vid införandet av ny lagstiftning. Med det sagt skall de skrivna författningarnas roll inte underskattas. Av dessa är de av parlamentet antagna lagarna (Acts of Parliament) av störst betydelse. Domaren är i sin rättsutövning bunden till lagarna och vid en eventuell konflikt mellan prejudikaten och lagtexterna får prejudikaten ge vika.[24]

En svårighet som uppstår vid komparationen med andra rättsordningar är begreppsdiskrepansen. Olika länder kan ha vitt skilda begreppsapparater, och en rättvisande översättning av betydelsen och funktionen av de olika begreppen kan vara svår att göra. Ett exempel på detta är begreppet ‘title’ inom engelsk rätt, som inte har någon egentlig motsvarighet inom svensk rätt. Det kan trots detta fortfarande finnas lärdomar att dra genom jämförelser med liknande begrepp eller instrument, så länge man är medveten om skillnaderna.

1.4.3 Intervjuer

Denna uppsats syftar till viss del till att undersöka branschens inställning till digitalisering och övergången till användning av elektroniska konossement. För att uppnå detta syfte har en kvalitativ forskningsmetod valts, med användning av semi-strukturerade intervjuer som huvudsaklig datainsamlingsmetod.[25] Nedan beskrivs metodens övergripande struktur och genomförande.

[20] Bogdan. 2003. s. 30 f.
[21] Ibid. s. 44
[22] Jfr Bogdan. 2003. s. 77 ff. Avseende indelningen i rättsfamiljer kan det skrivas hela uppsatser endast om detta och det kommer därmed inte att beröras närmare här. För vidare läsning om detta se exv. Zweigert, Konrad, Kötz, Hein. *Introduction to comparative law*. 1998. 3 uppl. Oxford.
[23] Bogdan. 2003. s. 93
[24] Bogdan. 2003. s. 113
[25] Jfr Dalen, Monica. *Intervju som metod*. Gleerups Utbildning. 2015. s. 34

Urval av respondenter

Ett teoretiskt urval av respondenter har gjorts i syfte att möjliggöra en varierad representation av branschens aktörer.[26] För att ge en någorlunda bred bild av problematiken har försök gjorts att välja respondenter med olika yrkesroller och bakgrund. Urvalet omfattar aktörer från olika delar av sjöfartssektorn. I syfte att ge en bild av de juridiska aspekterna såväl som de praktiska, har både respondenter med juridisk bakgrund och respondenter med bakgrund i andra professioner tillfrågats.

Datainsamling

Datainsamlingen har genomförts genom semistrukturerade intervjuer med de utvalda respondenterna.[27] Dessa intervjuer är av kvalitativ karaktär för att fånga djupgående insikter och åsikter om digitaliseringens påverkan på sjöfartsbranschen.

Intervjufrågorna har använts för att skapa en struktur och grund för de diskussioner som hoppats komma till stånd under intervjuerna, och har inte använts strikt. Detta för att möjliggöra den flexibilitet som behövs vid semistrukturerade intervjuer i syfte att kunna få en så bred och rättvisande bild som möjligt av respondenternas uppfattningar.[28]

Inför intervjuerna har en intervjuguide utformats, innehållande de centrala teman och frågor som var tänkta att täcka de viktigaste områdena för studien. Vid utformningen av denna var tanken att omsätta studiens överordnade problemformulering, d.v.s hur aktörer inom sjötransportbranschen ställer sig till införande av elektroniska varianter av konossement och de praktiska förutsättningarna för användningen, till konkreta teman och underliggande frågor.[29] Frågorna har att utformats noga och med eftertanke på ett sådant sätt att respondenterna uppmuntrats att berätta fritt för att få in så mycket information under intervjuerna som möjligt.

Intervjufrågorna var flexibla och anpassningsbara för att möjliggöra följdfrågor och djupgående diskussioner baserat på respondenternas svar.[30] Intervjun lades upp som en utväxling av synpunkter där forskaren bad om informantens åsikter och uppfattningar. Det skiljer sig från en vanlig dialog genom att det i första hand är intervjupersonens upplevelser och tankar som är av intresse. Egna uppfattningar och synpunkter har till stor del hållits utanför i syfte att undvika påverkan på respondenten men kan till viss del skina igenom i diskussionen.[31]

Intervjufrågorna kommer att utformas för att undersöka följande huvudteman:

1. Upplevelsen av övergången till elektroniska konossement.
2. Respondenternas uppfattningar om digitaliseringens påverkan på sjöfartsbranschen.

[26] Dalen. 2015. s. 55
[27] Jfr Dalen. 2015. s. 34
[28] Jfr Dalen. 2015. s. 34
[29] Dalen. 2015. s. 35
[30] Ibid s. 34
[31] Ibid. s. 42

3. Utmaningar och möjligheter som respondenterna identifierar i samband med digitaliseringen.
4. Rättsliga aspekter av elektroniska konossement, om detta är aktuellt för respondenten.
5. Tankar om branschens tankar om förändring och digitalisering.
6. Framtiden

Den s.k områdesprincipen har använts genom att intervjufrågorna har tagits i sådan ordning att intervjun började i ytterkant av det ämne som berörts för att sedan röra sig in mot problematikens mer centrala delar som ämnade belysas, och sedan mot slutet återigen öppnats upp och blivit mer generella.[32] Detta möjliggjorde för respondenten att på ett friare sätt dela med sig av tankar som dykt upp under intervjuns gång.[33] Resultatet av den tidigare efterforskningen inom ramen för uppsatsen har även använts under intervjuerna i syfte att få fram åsikter och synpunkter från respondenterna.[34]

Vid intervjuerna har inspelningsutrustning använts i syfte att få med respondenternas egna ord, vilket är av betydelse vid kvalitativa intervjuer. Även för att vid senare tillfälle kunnat tolka och bearbeta det insamlade materialet. Detta möjliggjorde bättre förutsättningar vid intervjutillfället då allt fokus kunde läggas på respondenten och frågorna istället för att försöka få ner respondentens svar i skrift. Respondenternas samtycke till inspelningen har inhämtats innan intervjun började.[35]

Dataanalys
Datainsamlingen från intervjuerna har analyserats genom en kvalitativ innehållsanalysmetod.[36] Resultatet av intervjuerna presenteras utefter dessa huvudteman för att underlätta analysen av respondenternas svar, samt för att förbättra flödet av texten.

Etiska överväganden
För att säkerställa att studien är etiskt genomförd har samtycke erhållits från varje respondent innan intervjuerna genomförts, och de har informerats om ändamålet med studien. Eventuell konfidentiell information som lämnats av respondenterna har behandlats med sekretess och enbart använts för forskningsändamål.[37]

Genom användningen av ovanstående metodik för insamling och analys av data, ämnar denna uppsats att bidra med en inblick i sjöfartsbranschens attityd till digitalisering och de utmaningar som kan uppstå i samband med övergången till elektroniska konossement inom ramen för svensk rätt, samt vilken påverkan detta kan ha på övergången.

1.5 Avgränsningar
Uppsatsens syfte är att, genom att utreda konossementets rättsliga funktioner och egenskaper, undersöka de rättsliga, och till viss del även praktiska, förutsättningarna för användning av

[32] Dalen. 2015. s. 35
[33] Jfr Dalen. 2015. s. 36
[34] Jfr Dalen. 2015. s. 37
[35] Jfr Dalen. 2015. s. 37 f
[36] Dalen. 2015. s. 35 f
[37] Ibid. s. 24 f

elektroniska varianter av konossement enligt svensk lagstiftning. Som tidigare nämnt finns det ett visst värde i att söka ledning i andra jurisdiktioner, såsom England. Med hänsyn till det nära samarbetet mellan de nordiska länderna hade det varit intressant att undersöka rättsläget för elektroniska konossement i även dessa rättsordningar närmare för att bättre förstå den svenska regleringen. På grund av uppsatsens begränsade omfattning, kommer det dock inte vara möjligt att genomföra, och fokus får istället läggas på komparationer med engelsk rätt. I den mån andra jurisdiktioner tas upp i uppsatsen är det därmed endast i begränsad omfattning och endast i avseenden där det finns direkt betydelse i att genomföra en komparation.

Den EU:rättsliga regleringens inverkan på Sverige är naturligtvis stor. Regleringen från EU handlar dock främst om att främja den fria rörligheten inom Unionen. I den mån elektroniska konossement kan komma att inverka på den fria rörligheten kan dock EU:s regler komma att påverka. Detta får dock anses falla utanför det huvudsakliga syftet med denna uppsats.

Uppsatsens rättsutredande del berör konossementets rättsliga funktioner och egenskaper. Konossementet finns i olika varianter, och deras funktioner, egenskaper och användning skiljer sig något åt. Huvudfokus i denna uppsats kommer att ligga på konossement i form av innehavar- och orderkonossement, då dessa är de som främst används inom den globala handeln. Den något särskilda varianten straight bills of lading, rektakonossement på svenska, kommer inte att beröras annat än översiktligt.

Uppsatsens andra del avser att genom en kvalitativ metod kunna bidra med en bild av branschens inställning till användningen av elektroniska konossement, genom användandet av intervjuer med ett mindre antal personer aktiva inom branschen. För att ge en mer rättvisande bild hade det varit önskvärt att genomföra intervjuer med ett större antal personer, och helst även med en större bredd på urvalet. I processen med att rekrytera respondenter visade sig detta dock vara svårare än tänkt. Flertalet tilltänkta respondenter gick inte att nå eller återkopplade aldrig. Förhoppningen var alltså att ha fler respondenter inom ramen för uppsatsen, men på grund av tidsåtgången med att försöka rekrytera dessa fick en avgränsning göras med hänsyn till uppsatsens begränsade omfattning.

En del av uppsatsen berör tekniska lösningar och då framför allt blockchain. Hur detta fungerar är en väldigt tekniskt invecklad fråga och en hel uppsats hade antagligen kunnat skrivas om detta i sig. Detta är dock en uppsats inom juridik och därmed kommer fokus att hållas på de juridiska aspekterna. I viss utsträckning kan däremot tekniska delar tas upp där detta är av betydelse för förståelsen och de juridiska delarna. Sådana beskrivningar ämnar dock inte förklara de tekniska lösningarna i någon djupare bemärkelse.[38]

1.6 Disposition

För att underlätta förståelsen av problematiken har jag valt att, efter en genomgång av det regulatoriska sammanhanget för att underlätta navigationen av den rättsliga grunden för

[38] För vidare läsning om Blockchainteknologin se exempelvis Laurence, Tiana. *Introduction to blockchain technology*. 2019. Van Haren Publishing. Samt Dascano, Mark. *Blockchain Explained: Learning the Essentials*. 2018. First Rank Publishing. Drescher, Daniel. *Blockchain Basics*. 2017. Apress.

analysen, lägga upp uppsatsen i något av en kronologisk ordning. Därför ges först en kort återgivning av bakgrunden och utvecklingen för att ge en bild av ursprunget, vilket är av vikt för en djupare förståelse för konossementet som instrument, såväl som för problemen med digitaliseringen och branschen med dess unika egenskaper. Genom en inblick i de tidigare problemen blir förståelsen större för dagens situation.

Efter detta ges en genomgång av det rådande läget och svårigheterna i den nuvarande situationen, vilket utgör huvuddelen av uppsatsens disposition och syfte. Här ges först en genomgång och analys av regleringen av konossement. Det utgör utgångspunkten för digitaliseringen och användningen av elektroniska konossement och en analys av detta är därmed av stor betydelse. Detta åtföljs sedan av en analys av den engelska rättens reglering och hantering av konossement i förhållande till digitaliseringsprocessen. Engelsk rätt är ledande inom sjöfarten och det blir därmed högst relevant att analysera detta för att söka ledning i hur situationen kommer att hanteras framöver av andra stater.

På detta följer sedan en analys av hur situationen med elektroniska konossement ser ut idag, med en kortare genomgång av tidigare praktiska lösningar och försök som har gjorts, detta för att ta lärdom av dessa försök och eventuellt se vilka brister dessa har haft. I syfte att ytterligare problematisera omställningen görs även en översiktlig genomgång av de huvudsakliga svårigheterna i relation till elektroniska konossement. Därefter ges en inblick i hur utvecklingen framöver kan genomföras med en översiktlig genomgång och analys av blockchain som teknisk lösning. Detta har setts som lösningen på problemen med digitaliseringen och därmed är högst relevant att behandla närmare i denna framställning.

Detta följs sedan av intervjudelen där en inblick i branschens inställning ges. I denna framställning återkopplas till flera delar som berörts tidigare i framställningen och personer verksamma inom branschen ger sin syn och tankar kring dessa. Genom detta kopplas den teoretiska och praktiska delen av problematiken samman.

Uppsatsens sista del består sedan av en diskussion med utgångspunkt i detta tidigare anförda och vilken åtföljs av en sammanfattning av de ämnen som berörts och slutsatserna som kunnat dras i relation till dessa. Uppsatsen avslutas sedan med en slutsats som tar sin utgångspunkt i uppsatsens frågeställningar.

1.7 Något om terminologi

Uppsatsen berör ett antal tekniska fenomen och lösningar. Benämningarna på dessa är i hög grad på engelska och någon motsvarande översättning av de tekniska fenomenen till svenska saknas ofta. Detta då utvecklingen av tekniken går relativt fort och det svenska språket hänger då inte med. Att i detta sammanhang försöka introducera nya översättningar av dessa begrepp skulle inte innebära någon större vinst. Jag kommer därmed istället huvudsakligen att använda mig av de engelska termerna och kort beskriva dessa på svenska där det är nödvändigt för förståelsen.

2. Regulatoriskt sammanhang

I denna del redogörs för de källor som blir relevanta för undersökningen av möjligheterna till införande av elektroniska konossement inom svensk rätt. Vissa attribut, såsom när och i vilket syfte regelverken tillkom, redogörs för när det är av relevans för uppsatsens tema. Detta kan vara av betydelse för förståelsen av sammanhanget vid regleringens tillkomst och dess syften, för att vidare förstå i relation till den aktuella problematiken.

2.1 Svenska Sjölagen

Kärnan i den svenska sjörättslagstiftningen är Sjölagen.[39] Den antogs 1994, och trädde i kraft samma år. Lagen var ett försök att anpassa svensk rätt till de då relativt nyligen ikraftträdda Hamburgreglerna.[40] Den tillkom, och har i viss utsträckning även uppdaterats i samarbete med Norge, Danmark och Finland.[41] Den kan sägas utgöra något av en kombination av Haag-Visbyreglerna[42] och Hamburgreglerna.[43] Det är dock fortfarande Haag-Visbyreglerna som är den tillämpliga internationella regleringen för Sveriges del. Detta då det är den konvention som Sverige formellt är bundna av och som huvudsakligen ligger till grund för utformningen av Sjölagen. Till Sjölagen hör även dess förarbeten som en naturlig källa vid tolkningssvårigheter. På grund av sjörättens internationella karaktär bör lagreglerna tolkas mot bakgrund av de internationella överenskommelserna.[44]

2.2 Nordisk rätt

Sverige hör till den nordiska rättsfamiljen, i vilken lagstiftningssamarbete är ett kännetecken. Sverige, Norge, Danmark och Island hade en gemensam sjölagstiftning från 1890, till vilken även Finland anslöt efter frigörandet från Ryssland 1918. Lagstiftningen gällande just frakt och transport av gods var i princip identisk mellan länderna. De modifierades sedan gradvis genom ett gemensamt införande av Haag-reglerna 1936 och Haag-Visbyreglerna 1973.[45]

De nordiska länderna stödde starkt Hamburgreglerna från 1978, men dessa nådde inte den framgång man hade hoppats på. Endast ett fåtal länder tillträdde konventionen, som dock fortfarande trädde i kraft.[46] De nordiska länderna antog inte konventionen. Istället valde de att

[39] Tiberg, Hugo, Schelin, Johan, Widlund, Mattias. *Svensk Sjörätt*. 2016. Jure. s. 24.
[40] Fullständiga namnet är "United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea". Konventionen öppnades för signaturer i Hamburg den 30 mars 1978.
[41] Tiberg, m.fl. 2016.. s. 24.
[42] Fullständiga namnet är "Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading". Öppnades för signaturer den 23 februari 1968.
[43] Sturley, Michael F. *The Rotterdam rules - a brief introduction*. 2014. Talks on the Rotterdam Rules. Axel Ax:son Johnsons institut för sjörätt och annan transporträtt. s. 4
[44] Jfr Tiberg, m.fl. 2016.. s. 24.
[45] Prop. 1993/94:195 s. 131 f. Jfr även Tiberg, Hugo, Schelin, Johan. *Transport Law in Sweden.* 2016. Wolters Kluwer. s. 31
[46] Dir. 2016:113 s. 2

införliva Hamburgreglerna i den sjörättsliga regleringen, så långt detta var förenligt med Haag-Visbyreglerna, vilket är den konvention som länderna formellt är bundna av.[47]

Med hänsyn till det nära samarbetet mellan de nordiska länderna hade det alltså varit intressant att undersöka rättsläget för elektroniska konossement i även dessa rättsordningar närmare för att bättre förstå den svenska regleringen. På grund av uppsatsens begränsade omfattning får dock detta lämnas till ett annat sammanhang.

2.3 Internationella konventioner

Sjörätten hanterar i hög utsträckning transporter över nationsgränser. Fartygen befinner sig dessutom ofta på internationellt vatten, det vill säga utanför staternas gränser. Man tillämpar då den lagstiftning ombord som följer av fartygets flaggstat, den s.k flaggstatsprincipen.[48] Sjörätten är dock även föremål för en omfattande internationell reglering. Detta kan, och bör, påverka vår rättstillämpning.

Konventioner betraktas inte som direkt bindande. Svenska domstolar tillämpar konventionerna i den mån dessa har införlivats i svensk lag. I Sjölagen och många sjörättsliga speciallagar finns konventionsregler införlivade genom både inkorporering och transformering.[49]

2.3.1 Haag-Visbyreglerna

Haag-Visbyreglerna är den sjörättsliga konvention som Sverige för närvarande har ratificerat. Denna reglering var färdigutvecklad 1968 och är en vidareutveckling av föregångaren Haagkonventionen[50]. Regleringen härstammar alltså från en tid innan någon större digitalisering skett i världen, även om de första stegen mot vår nuvarande digitala värld möjligtvis kunde börja skönjas. Syftet med konventionen var att skapa en enhetlig reglering kring konossement och skapa ett minimiskydd för ägaren av lasten.[51]

2.3.2 Hamburgreglerna

Hamburgreglerna[52] var ett försök att uppdatera och modernisera de tidigare Haag-Visbyreglerna. De tidigare regleringarna var väldigt fördelaktiga för transportören, och Hamburgreglerna hade ambitionen att jämna ut förhållandet något mellan parterna.[53] Hamburgreglerna har, som ovan nämnt, implementerats i de nordiska Sjölagarna genom förändringarna till Sjölagen 1973, så långt som detta var förenligt med Haag-Visbyreglerna.

---

[47] Tiberg, Schelin. 2016. s. 98
[48] Jfr Tiberg, m.fl. 2016.. s. 59 f.
[49] Jfr Tiberg, m.fl. 2016.. s. 24.
[50] Fullständiga namnet är “International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading". Den öppnades för signaturer i Bryssel den 25 augusti 1924. Sverige har tidigare stött denna, men den är numera frånträdd och alltså inte längre bindande för Sverige.
[51] Wilson, John F. *Carriage of goods by sea*. 2010. Pearson/Longman. s. 116
[52] Fullständiga namnet är “United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea”. Trädde i kraft den 1 november 1992. UNCITRAL. *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (the "Hamburg Rules")*. https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules (hämtad 2024-02-20).
[53] Jfr Tiberg, m.fl. 2016. s. 286. Se även avsnitt 2.1.

Det nordiska sjörättsliga samarbetet resulterade således i en sjörättslagstiftning som utgör en kombination av Haag-Visby och Hamburgreglerna.[54]

2.3.3 Rotterdamreglerna

Rotterdamreglerna[55] kan sägas utgöra det huvudsakliga regelverket gällande just elektroniska konossement. Detta då den innehåller flest regler med digitaliseringen i beaktning och kan ses som ett initiativ till omställningen till elektroniska konossement.[56] Konventionen var avsedd att utgöra en modern efterföljare till de tidigare konventionerna på området.[57] Den syftade till att lösa ett antal praktiska problem i relation till handeln och maritima transporter, varav reglerna kring elektroniska transportdokument är en viktig del.[58]

Medan Haag-Visbyreglerna endast omfattar transporter enligt konossement, omfattar Rotterdamreglerna istället alla fraktavtal, med undantag för certepartier, oavsett vilken typ av dokument till bevis för avtalet som används. Därmed berörs både, negotiabla och icke-negotiabla transportdokument i Rotterdamreglerna.[59] En viktig nyhet med Rotterdamreglerna jämfört med föregångarna Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna, är att de medger användningen av elektroniska transportdokument och jämställer dessa med pappersdokument.[60]

Rotterdamreglerna nådde dock inte den framgång man hoppats på och implementeringen av den har än så länge varit av begränsad omfattning.[61] Konventionen har undertecknats av 25 länder, däribland Sverige år 2011, men endast ett fåtal länder har hittills ratificerat konventionen. Flertalet länder har däremot genomfört utredningar avseende ett tillträde till konventionen, däribland Danmark, Norge och Sverige.[62] Den generella inställningen verkar dock vara att man inväntar ratificering från de större sjörättsnationerna, såsom England och USA, innan man själva vill ratificera konventionen.[63]

2.3.4 Model Law

MLETR[64], eller Model Law som den även kallas, antogs av UNCITRAL 2017, och är en uppföljare till Model Law on Electronic Signatures från 2003, vilken i sin tur är en uppföljare till Model Law on Electronic Commerce (MLEC) från 1996. De två sistnämnda kompletterades 2005 med Förenta Nationernas Konvention om Användning av Elektroniska

---

[54] Jfr Falkanger, Thor, Bull, Hans Jacob, Brautaset, Lasse. *Scandinavian maritime law*. 2011. 3 uppl. Universitetsforlaget. s. 281
[55] Fullständiga namnet är The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. Antogs i december 2008.
[56] Takahashi, Koji. *Blockchain technology and electronic bills of lading*. 2016. Lawtext Publishing Limited. The Journal of International Maritime Law 22. s. 206
[57] UNCTAD. *The Rotterdam Rules*. https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/policy-and-legislation/international-maritime-transport-law/rotterdam-rules (hämtad 2023-10-28)
[58] Schelin. 2012. s. 63 f.
[59] Ibid. s. 54
[60] Ibid. s. 56
[61] UNCITRAL https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status (hämtad 2023-11-24)
[62] SOU 2018:60, s. 123.
[63] Spanjaart, Michiel. *The Straight Bill of Lading*. 2024. Routledge. s. 22
[64] Fullständiga namnet är UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records. Antogs 2017.

Kommunikationsmedel i Internationella Kontrakt (ECC), som var tänkt att ytterligare harmonisera de nationella lagarna och adressera formkraven etablerade i internationella konventioner.[65]

De grundläggande principerna i Model-lagarna och ECC har blivit erkända kriterier för det rättsliga erkännandet av elektroniska dokument.[66] Dock hanterades inte 'documents of title' och 'negotiable instruments' nämnvärt i någon av de tidigare Model-lagarna och var uttryckligen uteslutna från omfattningen av EEC.[67]

MLETR, eller Model Law, var tänkt att hjälpa länder att reformera de nationella lagarna för att möjliggöra användningen av elektroniska transportdokument.[68] Ett antal länder har implementerat konventionen, däribland England genom Electronic Trade Documents Act 2023, och Singapore genom Electronic Transactions (Amendment) Bill, Bill No. 1/2021.[69]

3. Konossement

För att kunna förstå problematiken i förhållande till digitaliseringen och användningen av elektroniska konossement är det först nödvändigt med en förståelse för konossementet som instrument i dess grundutförande och regleringen av dem, samt användningen och problemen kopplade till det. Detta eftersom elektroniska konossement är tänkta att utgöra en funktionell motsvarighet till de traditionella pappersbaserade konossementen. I denna del ges därför en redogörelse och analys av konossementet och dess rättsliga aspekter.

3.1 Konossementets bakgrund och utveckling

Konossementet är ett instrument som präglas av sin rika historia. Det infördes i England omkring 1300-talet som ett icke negotiabelt dokument och kvitto utfärdat av en redare till en köpman vid mottagandet av lasten.[70] Liknande dokument utfärdades dock redan på 1200-talet i Marseille, och historien går att spåra ytterligare bakåt till antiken och feniciska sjöfarare runt tiden vid Kristi födelse.[71] Konossementet växte fram genom seder och handelsbruk och utvecklades ur den s.k 'book of lading'.[72] Detta för att möjliggöra ett säkert sätt för agenter att

[65] Basu Bal. 2014. s. 22
[66] Ibid.
[67] Ibid.
[68] UNCITRAL.*Model Law on Transferable Records*. https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records (hämtad 2024-02-20).
[69] Jfr Castellani, Luca, Hoffman, Carter. *Status update: MLETR adoption in the G7 and emerging markets.* https://www.tradefinanceglobal.com/posts/status-update-mletr-adoption-in-the-g7-and-emerging-markets/ 2023. Trade Finance Global. (hämtad 2024-02-20).
[70] Matthan, Rahul. *Non Fungible Tokens*. https://exmachina.substack.com/p/non-fungible-tokens Ex machina. (hämtad 2023-12-21) Jfr även Spanjaart. 2024. s. 2. Det tidigast daterade bevarade konossementet är från 1390. Detta var ett konossement i sin enklaste form.
[71] Grönfors, Kurt. *Transportdokumenten - till hjälp eller hinder?* SvJT 1990. s. 241.
[72] 'Book of Lading' var en typ av register för transporter. Se vidare, Stevens, Frank. *The Bill of Lading - holder rights and liabilities*. 2018. Routledge. s. 6 f.

ta emot godset när köpmännen inte längre reste med lasten.[73] Det kunde exempelvis innehålla uppgifter om lastens mängd och skicket som den var i vid lastningen.[74]

Med tiden utvecklades dokumentet till att införlivas i dokumentet med villkoren för fraktavtalet, för att lösa konflikter som oundvikligen uppstod mellan ägaren av lasten och transportören.[75] Under 1700-talet fick konossementet sedan sin tredje egenskap enligt engelsk rätt, som negotiabelt dokument för att möta behoven av att kunna förfoga över varorna och sälja dem vidare innan fartyget hade nått destinationen.[76]

Konossementet var tänkt att befinna sig i destinationshamnen i god tid före det att godset anlände, för att där presenteras av innehavaren i utbyte mot godset. Konossementet brukade utställas efter det att varorna lastats på skeppet, vilket medförde att försändelsen med det konossementet måste ske betydligt snabbare än förflyttningen av själva godset för att systemet skall fungera. Det var tack vare tillkomsten av postväsendet som infrastrukturen för detta fanns och den snabba dokumentförsändelsen fungerade. Under 1800-talet byggdes dessutom järnvägsnätet i Europa vilket snabbade på postförbindelserna. Efter första världskriget ökades takten ytterligare genom att även luftfarten började användas för befraktningen.[77]

3.2 Konossmentet enligt svensk rätt och nordisk rätt

3.2.1 Svensk rätt

I svensk lagtext används termen "konossement” som benämning på sjöfartens transportdokument för första gången i Skeppslegobalken 1 kap. i Carl XI:s berömda sjölag år 1667.[78] Sjörätten betraktades länge som fristående från centrala delar av rättssystemet och den allmänna svenska lagen från 1734 innehöll ingen sjörätt. Istället hade den fått sin egen kodifikation genom Carl XI:s sjölag.

Sjörätten hänfördes till näringsrätten, den särskilda privaträtten. Detta möjliggjorde att konossementet kunde utvecklas fritt inom handelskretsar, utan att hänsyn behövde tas till andra transportmedel. Av särskild betydelse var att skapa ett instrument som möjliggjorde att lasten kunde överföras till nya förvärvare under transporten, och därmed lämnas ut till annan än den som angavs som mottagare. Detta då sjötransporter ofta tog lång tid.[79] Konceptet härstammar redan från medeltiden då formuleringen med löfte att lämna ut godset till “dig själv eller den du anvisar” tillkom.[80]

[73] Spanjaart, Mikael. *Multimodal Transport Law*. 2018. Routledge. s. 30
[74] Spanjaart. 2024. s. 2
[75] Wilson. 2010. s. 115. Jfr även Tiberg, m.fl. 2015. s. 25
[76] Wilson. 2010. s. 115
[77] Grönfors. 1990. s. 243 f
[78] *”Wederkennelseskriffter som Cognoscementer kallas.”* Grönfors. 1990. s. 241
[79] Grönfors. 1990 s. 242 f.
[80] *“Tibi vel cui mandaveris”*. Grönfors. 1990. s. 243

3.2.2 Funktioner och egenskaper

Den främsta anledningen till att konossement varit ett sådant viktigt instrument i världshandeln är dess funktioner. Dessa har främst utvecklats genom handelsbruk och seder, varigenom de har kunnat anpassas efter just de behov som funnits inom världshandeln. För att elektroniska konossement skall vara genomförbart, och användbart, krävs således att dessa funktioner kan uppfyllas även vid användning av ett elektroniskt medium. Därmed blir en undersökning av funktionerna nödvändig.

Konossement ställs vanligen ut i tre original. Från början fick köparen och säljaren var sitt original och det tredje följde med transportören, vilket även angavs i 1667 års sjölag.[81] Efter första världskriget blev det sedan vanligt att man skickade ett exemplar med ytpost och ett med luftpost i förhoppningen om att något av dem skulle komma fram i tid.[82] Redan då fanns med andra ord problemet att konossementet inte fanns i hamnen när lasten anlände med alla konsekvenser det innebär för de inblandade parterna.

Att utställandet av flera exemplar fortfarande sker idag beror delvis på att tullmyndigheterna i vissa länder kräver presentation av originalhandlingar för att låta godset tulldeklareras. Detta medför en risk att transportören när han anländer till destinationshamnen möts av flera konossemenetshavare som gör anspråk på godset. Det krävs då att den som presenterar konossementet kan styrka att denna är rätt innehavare genom att uppvisa en sammanhängande orderkedja (indossament). Det är dock ganska ovanligt att flera konossementshavare anmäler sig samtidigt eller att konossementshavaren har svårt att styrka att denna är rätt borgenär.[83]

En annan princip för att öka säkerheten för innehavaren av konossementet är att endast den som har samtliga konossementoriginal, s.k fullt set, kan förfoga över godset genom att exv. omlasta, omdestinera det till annan ort än den angivna bestämmelseorten eller stoppa transporten. Detta i syfte att förhindra att någon annan dyker upp efter det att godset är utlöst och kräver leverans.[84] Vid tvist om vem som är rätt innehavare har transportören rätt att lägga upp godset i väntan på att tvisten ska lösas.[85]

En grundtanke med konossement är att de skall vara möjliga att överlåta. De konossement som är möjliga att överlåta kan vara ställda till viss man, viss man eller order eller till innehavaren.[86] ‘Straight bills of lading’ (rektakonossement) utgör en form av mellanting mellan traditionella konossement och sjöfraktsedlar och är inte ägnade att överlåtas.[87] Fokus i denna uppsats kommer, som nämnt, att fokusera order- och innehavarkonossement då det är dessa som främst används inom den globala handeln.[88]

---

[81] Tiberg, m.fl. 2015. s. 200 Jfr även Ihre. 2012. s. 208
[82] Grönfors. 1990. s. 244
[83] Tiberg, m.fl. 2015. s. 200
[84] Grönfors. 1990. s. 244 f.
[85] Tiberg, m.fl. 2015. s. 200
[86] 13 kap. 42 § Sjölagen. För vidare läsning om de olika konossementssorterna, se Ihre. 2012. s. 199
[87] Tiberg, m.fl. 2015. s. 197
[88] För vidare läsning om straight bills of lading, eller då rektakonossement, se Spanjaart, Michiel. *The Straight Bill of Lading*. 2024. Routledge.

Konossementet anses ha tre grundfunktioner. Det första är att det utgör bevis för att ett transportavtal har ingåtts på vissa villkor, vilket kan kallas för *avtalsfunktionen*. Det andra är att det utgör ett bevis för att gods av visst slag och mängd, i visst skick har tagits ombord på ett angett fartyg, vilket kallas för *kvittofunktionen*. Utöver detta ger det även innehavaren en exklusiv rätt att på destinationsorten få godset levererat till sig, vilket kan kallas för *omsättningsfunktionen*.[89]

Omsättningsfunktionen är den funktion som utmärker sig i förhållande till andra transportdokument. Denna innebär att det krävs presentation av konossementet i avlastningshamnen för att kunna kräva leverans av godset från transportören, vilket följer av 13 kap. 52 § SjöL. Uppvisandet av ett originalkonossement är tillräckligt för att styrka sin behörighet även om konossementet utfärdats i flera exemplar. Då det rör sig om överlåtbara konossement skall indossamenten och överlåtelsekedjan undersökas. Vid misstanke om att något inte stämmer måste transportören genomföra mer noggranna undersökningar. Då godset skall lämnas ut i annan hamn än den som på konossementet anges som destination måste avlastaren styrka sin behörighet med samtliga konossementsexemplar eller ställa säkerhet till transportören för det ansvar som denna kan ådra sig från innehavare av ett annat originalkonossement.[90]

Omsättningsfunktionen brukar omnämnas som konossementets funktion som "nyckel" till godset. Denna funktion medför att transportören riskerar omfattande konsekvenser om denna skulle lämna ut godset utan presentation av konossementet. Om någon annan sedan skulle presentera konossementet till transportören har denne inget försvar. Innehavaren av konossementet har rätt att kräva leverans av godset. Transportören kan i detta fall inte heller förlita sig på kontraktuella undantag, då dessa inte binder tredje man. Inte heller skyddas transportören genom klausuler eller bestämmelser om ansvarsbegränsning. Dessutom täcks inte situationen av P&I-försäkringen[91]. Med andra ord står transportören inför obegränsat ansvar för skadan som den faktiska innehavaren av konossementet lider till följd av att denna inte kunnat få leverans av godset mot uppvisande av konossementet.[92] Preskriptionstiden för felaktig leverans är 1 år.[93]

Genom att transportören endast får leverera godset mot presentation av konossementet så innebär omsättningsfunktionen alltså ett skydd för transportören. Detta då transportören kan känna sig något mer säker på vem som är rätt mottagare. Särskilt då godset byter ägare under transporten. Funktionen innebär således ett visst skydd mot skadeståndsskyldighet för felaktig leverans.[94]

Konossementets allmänna syfte kan sägas vara att balansera och skydda parternas motstridiga intressen vid befraktning av gods. Detta grundar sig i konossementet historiska utveckling och omständigheten att transporterna tidigare tog väldigt lång tid. Det medförde ett behov av

[89] Tiberg, m.fl. 2015. s. 196
[90] Ihre. 2016.. s. 33
[91] Ansvarsförsäkring för transportören
[92] Se 13 kap. 42, 52 och 54 §§ Sjölagen. Se även Falkanger, m.fl. 2011. s. 276
[93] 19 kap. 1 § p. 5 Sjölagen.
[94] Jfr Schelin. 2012. s. 54 f.

att kunna förfoga över godset även under transporten, vilket öppnade för snabbare handel med godset. För att möjliggöra detta ger konossementet rättsligt erkännande av en parts rätt att äga varorna, genom s.k medelbar besittning. Denna innebär alltså att innehavet av originalkonossementet likställs med innehavet av själva godset. Funktionen med medelbar besittning kan sägas ha sina rötter i engelsk rätt, då den fastställdes första gången i ett avgörande i House of Lords från 1793, nämligen *Lickbarrow v Mason* (1794) T R 685.[95]

Den unika utlämningsmekanismen blev det som kom att utmärka konossementet från andra transportdokument. En part antar traditionellt sett medelbar besittning genom att fysiskt inneha konossementet. Konossementet representerar då innehavarens rätt till varorna och att söka kompensation från transportören i händelse av skadad eller förlorad last.[96] Genom detta kom man närmare den ideala betalningsproceduren, dvs. en samtidig utväxling av vara och betalning i form av konossementet som symbol för varan mot betalning och utlämning av den fysiska varan mot konossementet.[97]

Konossementets representativa funktion för godset medför även att den som har ett originalkonossement har rätt att förfoga över lasten genom att omdirigera utlämningen av lasten till en annan mottagare, se 13 kap. 52 § 2 st. SjöL. Detta kan ske genom att konossementet överlåts eller att den som har konossemenetet med stöd av sitt innehav anvisar transportören att lämna ut godset till en viss person. När säljaren har överlåtit konossementet till köparen har denna normalt sett inte rätt att förfoga över godset genom att exv. instruera transportören att inte lämna ut godset till mottagaren.[98] Denna har då överlåtit den medelbara besittningen till köparen.

Konossementets omsättningsfunktion går hand i hand med dess kvittofunktion. Detta eftersom köparen måste kunna förlita sig på att de uppgifter om godset som anges i konossementet stämmer, då köparen själv inte har möjlighet att undersöka godset. Transportören har därför ålagts ett strängt ansvar för riktigheten av uppgifterna om godset som anges i konossementet, och Sjölagen föreskriver stränga påföljder för brister i beskrivningen. I annat fall skulle konossementets karaktär av värdepapper i den internationella handeln undermineras.[99]

Samtidigt som det finns anledning att ålägga transportören ett strängt ansvar, då denna har kontrollen över uppgifterna, kan man av praktiska skäl inte ålägga transportören ett ansvar att minutiöst undersöka allt gods. Det skulle riskera att fördröja hela lastningen. Det krävs därför bara att transportören anger de skador som är synliga, och transportören har inte heller rätt att öppna exempelvis containrar som godset transporteras i. Det betyder alltså att transportören endast behöver ange att containrarna var buckliga eller liknande. Det är inte heller rimligt att

[95] Grönfors. 1990. s. 243
[96] Bury, David A. *Electronic Bills of Lading: A Never-ending story?* 2016. Tulane Maritime Law Journal. 41. s. 199
[97] Grönfors. 1990. s. 243
[98] Ihre. 2016. s. 31
[99] Jfr Tiberg, m.fl. 2015. s. 198 f.

kräva att transportören skall ha specialistkunskaper om allt gods som transporteras ombord och därmed kunna upptäcka fel som i och för sig var synliga för en specialist.[100]

3.2.3 Konossementet i Sjölagen

När konossementets funktioner och egenskaper nu har presenterats blir det relevant att se hur dessa presenteras i den svenska sjörättsliga regleringen. För att inte framställningen bara skall bli en återgivning av lagen kommer regleringen även att analyseras i relation till elektroniska konossenent.

Konossement regleras i Sjölagens 13 kapitel. I förarbetena till kapitlet anges att bestämmelserna inte är begränsade till transporter då transportdokumentet utgörs av konossement. Istället omfattas även avtal som kommer till uttryck i andra dokument eller då något dokument inte har utfärdats överhuvudtaget, s.k dokumentlösa transporter.[101] I förarbetena uttrycks att detta även inkluderar elektroniska dokument.[102]

Enligt 13 kap. 1 § 6 st i Sjölagen definieras transportdokument som konossement eller annat dokument utfärdat till bevis för transportavtalet. För att anses utgöra ett transportdokument krävs alltså endast att dokumentet skall ha till syfte att utgöra ett bevis om transportavtal. Definitionen är med andra ord teknikneutral och elektroniska dokument inkluderas alltså enligt förarbetena.[103]

Definitionen av konossement finns i sin tur i 13 kap. 42 § Sjölagen. Enligt denna bestämmelse krävs att dokumentet har vissa funktioner för att anses utgöra ett konossement. I första punkten ställs upp krav på att dokumentet skall utgöra ett bevis för avtal om sjötransport, den s.k avtalsfunktionen. Det skall alltså vara fråga om ett transportdokument. Utöver det skall det utgöra ett bevis för att transportören har mottagit eller lastat godset, dvs. uppfylla den s.k kvittofunktionen. I andra punkten ställs även upp krav på att dokumentet skall betecknas med ordet konossement, eller innehålla ett åtagande av transportören att endast lämna ut godset mot att dokumentet återställs, dvs. uppfylla den s.k omsättningsfunktionen.

Som ovan nämnt, kan ett transportdokument utgöras av ett elektroniskt dokument. Frågan i förhållande till 13 kap. 42 § SjöL blir därmed om detta elektroniska dokument kan uppfylla kraven för att kunna utgöra ett konossement. Avtalsfunktionen och kvittofunktionen torde inte innebära några svårigheter då denna information borde vara möjlig att återge även i ett elektroniskt dokument.

En avgörande aspekt för uppfyllandet av den s.k omsättningsfunktionen blir huruvida ett elektroniskt dokument är möjligt att ‘återställa’. Detta då lagstiftarens mening av begreppet framstår avse ett fysiskt återställande. Huruvida det är möjligt med ett elektroniskt konossement kan tänkas vara beroende av vilka tekniska lösningar som används för att skapa

[100] Tiberg, m.fl. 2015. s. 199
[101] Prop 1993/94:195 s. 211
[102] Jfr Prop 1993/94:195 s. 157
[103] Jfr Prop 1993/94:195 s. 211 och s. 157

det elektroniska dokumentet. Det kan tänkas ha ett nära samband med besittning och tradition av det elektroniska dokumentet, vilket hanteras i avsnitt 5.5.

I 13 kap. 42 § 3 st. SjöL anges att villkoren för godsets transport, gällande förhållandet mellan transportören och en annan innehavare av konossementet än avsändaren, skall anges i dokumentet. Om bestämmelser i transportavtalet inte har tagits in i konossementet får de inte göras gällande mot en sådan innehavare, om inte konossementet innehåller en hänvisning till dem. Även villkoren torde kunna anges i ett elektroniskt dokument, och detta borde alltså inte utgöra ett hinder för användningen.

En lista över vad konossementet skall innehålla återfinns i 13 kap. 46 § Sjölagen. Dessa uppgifter torde inte innebära några bekymmer att skriva in i ett elektroniskt dokument. I 13 kap. 47 § anges att dokumentet anses utgöra ett konossement även om en uppgift enligt 46 § saknas, så länge det uppfyller kraven som ställs upp i 42 § 1 st. Det framstår alltså som att uppfyllande av kriterierna i 13 kap. 42 § är det avgörande för huruvida ett konossement kan vara elektroniskt. Detta verkar i sin tur, som ovan nämnt, vara beroende av den teknik som används.

Huruvida det elektroniska dokumentet kan utgöra ett konossement blir avgörande för dess funktioner, vilka är det som ger konossementet dess särskilda status. Framförallt är det den representativa funktionen i förhållande till godset, vilket ger innehavaren en medelbar besittning, som är särskilt utmärkande för konossement. De rättsliga konsekvenser detta får, framför allt sakrättsligt, är en stor anledning till att konossementet nått den popularitet som det har gjort.[104]

Varken i lagen eller i förarbetena anges dock att ett elektroniskt dokument ska anses likvärdigt med ett pappersbaserat konossement. Något som däremot anges i Rotterdamreglerna, vilka behandlas mer nedan. Avsaknaden av likställande innebär stora osäkerheter kring utfallet vid en eventuell tvist. Det blir nämligen svårt att förutse huruvida domstolen kommer att godkänna en överföring av det elektroniska konossementet som en tradition av varorna, likt den som är möjlig att göra med ett traditionellt konossement.

3.2.4 Besittning, tradition och sakrättsligt skydd

Som nämnt medför konossementet en särskild funktion vilken möjliggör förfogande över godset under transporten genom s.k medelbar besittning. I huvudsak föreligger besittning till en sak när saken befinner sig under någons omedelbara kontroll. Besittningen kan emellertid också vara *medelbar*, nämligen när den omedelbara besittningen utövas av någon som erkänner att det sker för den medelbara besittarens räkning.[105] Konossementet ger innehavaren förfoganderätt över godset, på sådant sätt att besittning av konossementet likställs med besittning av det fysiska godset, som tidigare nämnt.[106]

Sjölagen reglerar frågan om förfogande över godset under transporten då det transporteras med sjöfraktsedel eller annat transportdokument. Enligt de skandinaviska sjörättslagarna är

[104] Jfr resultatet i intervjuerna nedan under avsnitt 7.
[105] Håstad, Torgny. *Sakrätt avseende lös egendom*. 2000. 6 uppl. Norstedts juridik. s. 50
[106] Jfr Ihre. 2012. s. 216

huvudregeln att avsändaren under vissa förutsättningar har möjlighet att stoppa godsets utlämnande till den som är angiven som mottagare. Detta följer av 13 kap. 58 § SjöL, och ger avsändaren rätt att omdirigera lasten om denna inte har avstått från denna rätt gentemot transportören eller den i sjöfraktsedeln angivna avlastaren inte redan har gjort gällande sin rätt att få ut godset.[107]

De köprättsliga bestämmelserna om stoppningsrätt kan ge säljaren rätt att hindra en utlämning av godset trots att konossementet har lämnats över till köparen, om det föreligger sådana omständigheter att det finns starka skäl att anta att köparen inte kommer att uppfylla en väsentlig del av sina förpliktelser. Denna rätt gäller dock inte då tredje man har förvärvat order- eller innehavarkonossement i god tro.[108] Den medelbara besittningen som konossementet medför, innebär alltså inte fullt ut att köparen sätts i samma sits som om denna fått godset fysiskt i sin omedelbara besittning. Reglerna kring stoppningsrätt är dock komplicerade, dels då de köprättsliga och transporträttsliga reglerna inte är samordnade, och kommer därför inte att behandlas mer ingående här.[109]

Enligt svensk sakrätt är det en generell princip att köparen erhåller skydd gentemot säljarens borgenärer först då köparen har godset i sin besittning. Normalt sett innebär detta att köparen måste ha godset i sin faktiska besittning. En konsekvens av detta blir att när godset transporteras under ett icke-negotiabelt dokument, dvs. en sjöfraktsedel, så kan konkursförvaltaren beordra att godset inte skall levereras, även om köparen har betalat i förskott. Köparen får då en oprioriterad fordran i konkursen.[110]

För att skydda sig mot detta kan köparen begära att godset istället skall transporteras under ett negotiabelt dokument, dvs. ett konossement. Genom innehavet av konossementet kommer köparen att ha besittning av godset och därmed vara skyddad mot köparens borgenärer. Genom det faktum att endast innehavaren av konossementet har rätt att begära att godset levereras har innehavaren s.k medelbar besittning av godset.[111]

I det svenska rättssystemet krävs att förvärvaren antingen registrerat köpet enligt särskilt förfarande[112] eller fått lösöret i sin besittning för att hans förvärv skall stå sig mot säljarens borgenärer, enligt den s.k traditionsprincipen.[113] Som argument för traditionsprincipen är att det utgör ett skydd mot dubbelöverlåtelser och genom detta skapar ordning och reda. Det anses även motverka borgenärsbedrägerier, något som dock kan ifrågasättas då det fortfarande är möjligt att i förväg sluta skenavtal.[114] För löpande transportdokument, alltså konossementet, gäller alltså att köparen genom innehavet av konossementet får skydd mot säljarens borgenärer. Detta följer av den medelbara besittningen.[115] Detta hindrar dock inte säljarens stoppningsrätt enligt 61 § KöpL och 13 kap. 57 § 1 st. SjöL.

---

[107] Ihre. 2012. s. 217
[108] Se 61 § KöpL och 13 kap. 57 § SjöL.
[109] För vidare läsning se Johansson, Svante O. *Stoppningsrätt under godstransport*. 2001. Norstedts Juridik.
[110] Schelin. 2012. s. 61
[111] Schelin. 2012. s. 61
[112] Lag (1845:50 s.1) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva
[113] Håstad. 2000. s. 207
[114] Jfr Håstad. 2000. s. 212 f.
[115] Jfr 22 § SkbrL.

Traditionen av konossementet synes även få särskilt stor betydelse i förhållande till konossementets legitimationsfunktion och presentationskravet. Den som har konossementet anses vara innehavare av godset ombord på fartyget. Har inte konossementet traderats kan detta inte presenteras i destinationshamnen, vilket innebär att leverans av godset inte kan ske. Även om köparen har genomfört betalningen för godset, och då även konossementet, så kan denna inte legitimera sig som rättfärdig mottagare av godset för än denna kan presentera konossementet för transportören.

Högsta Domstolens avgörande i NJA 2017 s. 769 öppnar för att besittning av elektroniska skuldebrev är möjligt. Löpande skuldebrev är precis som konossement löpande värdepapper, varför en jämförelse med dessa blir relevant, se avsnitt 5.7 nedan. Med detta får antas att även tradition av elektroniska skuldebrev är möjligt och därmed tradition av elektroniska konossement. Detta trots att ett elektroniskt dokument inte traderas i traditionell mening, då det egentligen är en kod av ettor och nollor som sänds över från en server till en annan där det sedan återskapas. Istället för tradition i dess traditionella mening kan det mer tänkas handla om en överföring av den exklusiva kontrollen över dokumentet.

3.3 Konossementet enligt engelsk rätt

Som tidigare nämnt har engelsk rätt stort inflytande inom sjörätt. Det blir därmed intressant att undersöka konossementets utformning och användning enligt just engelsk rätt, då detta kan tänkas påverka rättsläget även i Sverige.

3.3.1 Funktioner och egenskaper

Enligt engelsk rätt, likt enligt svensk, har konossementet tre funktioner; som kvitto för godset som fraktas, som bevis för fraktavtalet och som ett ‘document of title’.[116] Funktionen som ‘document of title’ innebär att besittning av dokumentet motsvarar besittning av godset och leverans av dokumentet till en tredje person är tillräckligt för att överföra äganderätten till godset.[117] Funktionen som ‘document of title’ fastställdes i rättsfallet Lickbarrow v. Mason från år 1787, med hänvisning till handelsbruket av dokumentet.[118]

Likt omsättningsfunktionen enligt svensk rätt, skall köparen genom konossementet ha rätt att kräva fysisk leverans av godset från transportören, och detta skall bara var möjligt genom att presentera konossementet för transportören. Köparen skall även ha rätt att överföra rätten att kräva leverans av godset till en annan köpare genom överföring av konossementet. Om godset levereras till köparen i skadat skick, fel kvantitet eller inte alls, så medför konossementet åtgärder som köparen kan vidta mot transportören.[119]

Konossementet ska innehålla uppgifter om kvantiteten, en beskrivning av varorna som skickas och det skick i vilket de togs emot av transportören. Detta utgör grunden för

[116] Wilson. 2010. s. 118 ff
[117] Debattista, Charles. *Bills of Lading in Export Trade*. 2009. Tottel Publishing. s. 27
[118] Lickbarrow v Mason (1787) 2 T.R. 63 (KB)
[119] Debattista. 2009. s. 28

skadeståndskrav då godset är skadat eller fel antal vid leverans.[120] Det skall även innehålla datumet då godset lastades, namnet på skeppet såväl som lastnings- och lossningshamn.[121]

Tidigare godkändes inte överföring av kontrakt enligt engelsk lag. Konossementet överförde då endast rättigheterna till godset, men inte de kontraktuella rättigheterna gentemot transportören. Detta innebar att avlastaren i princip inte hade några medel gentemot transportören om något hände. The Bills of Lading Act 1855 fastställde att överföringen av besittningen av godset även överförde rättigheterna och skyldigheterna enligt konossementet. Av formuleringen i sektion 1 framstår det som att detta bara gäller namngivna mottagare av rektakonossement och mottagare av orderkonossement. Det har dock alltid accepterats att det även gäller för innehavare av innahavarkonossement.[122]

Genom åren visade det sig att flera kategorier av innehavare föll utanför tillämpningsområdet för the Bills of Lading Act, och därför inte kunde agera mot transportören genom konossementet. Exempelvis köpare av bulklast. Dessa kunde, trots överföring av konossementet, inte få äganderätten till lasten förrän den var separerad vid avlastningen. Genom att konossemenet i dessa fall inte överförde äganderätten under transporten, överförde det inte heller rättigheterna och skyldigheterna enligt konossementet.[123]

Detta kom dock att ändras genom COGSA 1992, som var mer detaljerad än föregångaren the Bills of Lading Act. Istället för att tala om rättigheter och skyldigheter 'i avtalet enligt konossementet', vilket alltså gjorde att sådana rättigheter och skyldigheter som inte angavs i konossementet inte överfördes, så talade COGSA om rättigheter och skyldigheter enligt befraktningsavtalet. Detta kan tolkas som att innehavaren nu måste se till det faktiska avtalet mellan avsändaren och transportören.[124]

Det är en väletablerad regel att transportören måste leverera godset till innehavaren av konossementet som presenterar det och kräver leverans, så väl som att leverans utan uppvisande av konossementet utgör ett kontraktsbrott som berövar transportören de kontraktuella undantagen och begränsningarna som annars varit tillgängliga enligt avtalet. Köparen skyddas i sin tur mot att någon annan obehörligen kräver leverans av varorna. Presentationen av konossementet utgör således en trygghet för både köpare och transportörer.[125]

Straight bills of lading, eller på svenska 'rektakonossement'[126], utgör, som nämnt, en form av mellanting mellan konossement och sjöfraktsedlar.[127] Avlastaren står angiven på konossementet och detta är alltså inte tänkt att överlåtas, då godset endast får lämnas ut till denna.[128] Detta i sin tur innebär att straight bills of lading saknar 'document of

[120] Wilson. 2010. s. 118
[121] Baughen, Simon. *Shipping law.* 2012. 5 uppl. Routledge. s. 6
[122] Stevens. 2018. s. 155 f.
[123] Ibid. s. 157 ff.
[124] Ibid. s. 157 ff.
[125] Debattista. 2009. s. 37
[126] Ihre. 2012. s. 200
[127] Spanjaart. 2024. s. 35 och s. 46
[128] Även straight bills of lading är dock möjliga att överlåta genom att den ursprungliga köparen instruerar transportören att lämna ut godset till den nya köparen istället. Den nya köparen behöver inte visa upp

title'-funktionen. Även denna form av konossement måste dock presenteras vid destinationen för att få leverans av godset.[129] Detta skiljer den från sjöfraktsedeln, vilken inte behöver presenteras för att få leverans av godset. Sjöfraktsedeln berörs vidare under avsnitt 4.1.

COGSA 1992 anser att konossement som inte är till orderkonossement inte alls skall anses utgöra konossement. Sektion 1(2)(a) utesluter dokument som inte är möjliga att överföra genom anteckning indossament från att omfattas av beteckningen 'konossement', vilket är fallet med "enkla konossement".[130] Straight bills of lading behandlas som konossement eller liknande 'document of title' under COGSA 1971 men som sjöfraktsedel under COGSA 1992.[131]

3.3.2 Document of title

Av de funktioner som nu presenterats har konossementets 'document of title-funktion' setts som den viktigaste enligt engelsk rätt, då denna medför den unika ställningen som både transportdokument och värdepapper.[132] Detta eftersom det möjliggör för lastägaren att förfoga över godset under transporten,[133] och innebär en exklusiv rätt att kräva leverans av godset. Denna viktiga funktion är även den som inneburit störst svårigheter i digitaliseringsprocessen. Detta på grund av kravet på besittning, vilket inte har ansetts vara möjligt att uppfylla vid ett elektroniskt dokument.

Document of title-funktionen kan delas in i två underfunktioner. Dels innebär det att dokumentet ska presenteras i lossningshamnen för att avlastaren skall kunna få leverans av varorna. Dels innebär det att dokumentet symboliserar godset på sådant sätt att det kan användas istället för godset.[134] De engelska regleringarna baseras på idén att konossementen går att inneha och alltså besitta. Det var tidigare inte erkänt enligt engelsk lag att detta även gick att göra med elektroniska dokument, vilket utgjorde ett hinder för digitaliseringen.[135]

Konossementet ger, som nämnt, innehavaren exklusiv rätt att kräva leverans av godset. Transportören måste leverera godset till den lagliga innehavaren av konossementet och har ingen rätt att vägra att göra det. Transportören kan dock endast leverera vid uppvisande och överlämnande av minst ett originalkonossement. Det är denna exklusiva rättighet att kräva leverans av godset som har gjort att konossementet har blivit ett s.k 'document of title'. Detta innebär att det är ett dokument som representerar godset som beskrivs i det till den grad att

---

konossementet för att få leverans, men har inte heller rätt att kräva leverans av transportören. Se vidare Spanjaart, Michiel. *The Straight Bill of Lading*. 2024. Routledge.

[129] Spanjaart. 2018. s. 32 f.

[130] Debattista. 2009. s. 45

[131] Ibid. s. 47

[132] Kennedys Law. *The Electronic Trade Documents Act 2023: UK modernises the law surrounding electronic bills of lading.* https://kennedyslaw.com/en/thought-leadership/article/2023/the-electronic-trade-documents-act-2023-uk-modernises-the-law-surrounding-electronic-bills-of-lading/ (hämtad 2023-11-01)

[133] Jfr Wilson. 2010. s. 115

[134] Spanjaart. 2018. s. 30

[135] DCSA. *The Electronic Trade Documents Bill received royal assent in the UK.* https://dcsa.org/newsroom/resources/the-electronic-trade-documents-bill-received-royal-assent-in-the-uk/ (hämtad 2023-11-06)

det kan användas istället för själva varorna för att verkställa leverans enligt försäljningsavtalet, att pantsätta godset och dylikt.[136]

Kravet på fysisk besittning och presentation av konossementet, även kallat presentationsregeln, var nödvändigt för att garantera exklusiviteten av rättigheten att kräva leverans.[137] Denna exklusiviteten var i sin tur nödvändig för att konossementet skulle kunna bli en symbol för godset till sjöss, och är det som gör konossementet värdefullt. Det var först när besittning och presentation blev ett krav, som innehavaren av konossementet kunde vara säker på sin position. Innan denna förändring var det fritt fram för avsändaren att ändra sina initiala instruktioner till transportören och säga till denna att leverera godset till någon annan. Denna sedvana fastställdes, som nämnt, i fallet *Lickbarrow v Mason*.[138]

Själva benämningen 'document of title' hänvisar egentligen till vilket dokument som helst som har att göra med äganderätten ('the title to') gods. Efter att 'document of title-funktionen' erkänts i *Lickbarrow v Mason* erkändes att en överföring av konossementet de facto överförde äganderätten till godset som beskrevs i det. Det var inte förrän i det senare fallet *Sanders v Maclean*[139] som domstolen fastställde att konossementet inte överför äganderätten till varorna, utan endast ger en medelbar besittning.[140]

'Document of title' har sedan dess blivit ett eget rättsligt koncept, vilket till hög grad definieras av just egenskaperna hos konossementet. Den som kontrollerar konossementet kontrollerar godset. Konossementet kan även föras över till tredje man vilket även överför rättigheterna som kommer med konossementet, vilket skiljer sig från effekten av en överföring av något annat dokument till tredje man. Den moderna definitionen av 'document of title' fokuserar alltså på dokumentets förmåga att överföra medelbar besittning.[141]

Denna funktion av konossementet är med andra ord av direkt betydelse för tredje man. En av de största anledningarna till att använda ett 'document of title' är för användning av en tredje part.[142] När innehavaren tar över konossementet från avsändaren är det en välkänd rättslig princip att innehavaren även tar över rättigheterna och skyldigheterna från avsändaren. Vid exempelvis subrogation, övertar den övertagande parten samma rättigheter och skyldigheter som den överförande parten haft.[143]

Enligt engelsk rätt används termen negotiabla (negotiable) instrument normalt sett för dokument som innehåller ett anspråk om betalning. Konossement är istället dokument som innehåller anspråk om leverans av gods. Dessa kallas 'document of title'. Den generella beteckningen för både negotiabla instrument och 'documents of title' är 'documentary intangibles', eller dokumentära immateriella tillgångar.[144] Ett 'negotiable' instrument är ett

[136] Stevens. 2018. s. 19 f
[137] Jfr Spanjaart. 2024. s. 106
[138] Stevens. 2018. s. 20 ff.
[139] *Sanders Bros* v. *Maclean & Co* (1883) 11 QBD 327, 341.
[140] Jfr Stevens. 2018. s. 26 f.
[141] Stevens. 2018.. s. 27
[142] Ibid. s. 28
[143] Ibid. s. 30 f.
[144] Stevens. 2018. s. 182 ff.

dokument som innehåller ett anspråk på ett sådant sätt att anspråket kan överföras genom att överföra dokumentet och att innehav av dokumentet är ett krav för att kunna genomdriva anspråket. Negotiabla instrument är en produkt av marknadens behov och handelsmännens seder i förhållande till dessa behov.[145]

En annan egenskap hos negotiabla instrument är att de är separerade från den underliggande kontraktuella relationen. Det är en självständig källa till rättigheter och skyldigheter. Rättigheter och skyldigheter från det underliggande kontraktet kan generellt sett därmed inte verkställas gentemot en ny innehavare av ett negotiabelt instrument. Det är dock inte omöjligt att argumentera för att ett 'document of title' helt enkelt inkorporerar skyldigheter från det underliggande avtalet. Det skulle innebära att det egentligen är ett avtal mellan utfärdaren och innehavaren av instrumentet, eller att det kontraktuella förhållandet uppstår när innehavaren av instrumentet presenterar det till utfärdaren och kräver fullgörelse.[146]

Idag är det generellt accepterat att konossementet är som ett negotiabelt instrument i det hänseendet att innehavaren kan lita på det som står i själva dokumentet, även om det inte skulle vara korrekt eller i linje med det underliggande avtalet om styckegodstransport.[147] Det tydligaste beviset på detta är att bevis mot ett konossement inte är gångbart mot en tredje part i god tro. Syftet med detta är att stärka konossementets trovärdighet och på så sätt stärka dess status som negotiabelt handelsinstrument.[148]

Av det nu anförda kan man utläsa att besittningen är direkt avgörande för konossementets 'document of title-funktion'. Ett hinder för digitaliseringen i relation till detta har varit att det inte ansetts möjligt att besitta ett elektroniskt dokument enligt engelsk rätt. Detta är dock en omständighet som har adresserats i den nya Electronic Trade Documents Act 2023, något som kommer att beröras närmare nedan.

3.4 Document of title i svensk rätt

Det är, som nämnt, främst konossementets funktion som 'document of title' som har ställt till problem vid digitaliseringen enligt engelsk rätt. Det blir därför intressant att undersöka konossementets motsvarande funktion enligt svensk rätt.

Enligt engelsk rätt hör konossement till s.k 'things in action', som finns låst i ett dokument. 'Things in action' är ogreppbara saker, och kan liknas vid immaterialrätter i svensk rätt. Engelsk rätt medgav överföring av dessa särskilda 'things in action' med anteckning i två fall. I förhållande till rätt till betalning och i förhållande till rätt till gods. Med andra ord medgavs användningen av s.k 'documents of title' dels i förhållande till pengar och dels i förhållande till gods. Överföringen av dokumentet innebar även en överföring av de rättigheter som dokumentet innebar utan att det behövdes någon formell angivning eller meddelande till gäldenären.[149]

[145] Stevens. 2018. s. 179
[146] Ibid. s. 191
[147] Jfr med transportörens ansvar för uppgifternas riktighet och den s.k kvittofunktionen enligt svensk rätt.
[148] Stevens. 2018. s. 186 f.
[149] Jfr Debattista. 2009. s. 66

Ur ett mer praktiskt hänseende består document of title-funktionen i konossementet enligt engelsk rätt av två delar, som anförts ovan. Dels skall konossementet presenteras i lossningshamnen för att få leverans av godset, och dels anses konossementet representera godset på ett sådant sätt att det kan överföras istället för godset med samma effekt.

Funktionen med att presenteras i hamnen för leverans av godset kan sägas göra det till en 'åtkomsthandling' i den aspekten att den fungerar som en nyckel till lagret. Denna funktion motsvaras i svensk rätt av omsättningsfunktionen som också innebär ett presentationskrav, vilket följer av 13 kap. 52 § SjöL.[150]

Konossementets representativa funktion som document of title är det som möjliggör handel med varorna under transporttiden. Detta motsvaras inom svensk rätt av konossementsinnehavarens rätt att förfoga över godset under transporten genom att omdirigera det för leverans till en annan mottagare, vilket kan ske genom överlåtelse av konossementet. Det är alltså innehavarens medelbara besittning över godset, vilket innebär att innehavaren får förfoganderätt över godset även om godset i sig ännu inte traderats.

Motsvarande funktioner som 'document of title' innebär enligt engelsk rätt, finns alltså även enligt svensk rätt, men under andra benämningar. Termen 'title' kan sägas innebära att innehavaren av dokumentet *äger* godset och är 'entitled', dvs. berättigad att kräva leverans av godset eller att överföra rättigheterna förknippade med godset genom överföring av dokumentet. I Sverige pratas istället om förfoganderätten till godset, och istället för att prata om att 'title has passed' ser man till de sakrättsliga frågorna i relation till försäljningen.[151]

3.5 Konossementet i internationella konventioner

Som nämnt, får även internationella konventioner betydelse för regleringen av konossement i Sverige på grund av Sjörättens internationella karaktär. Då de nordiska sjölagarna, som nämnt, är utformade som en kombination av Haag-Visby- och Hamburgreglerna framstår det som något överflödigt att undersöka dessa närmare. Istället kommer därför de efterföljande konventionerna att undersökas närmare, vilka dessutom är utformade med digitaliseringen i beaktning.

3.5.1 Rotterdamreglerna

Då Rotterdamreglerna var tänkta att fungera som ett initiativ till digitaliseringen av konossement, blir det relevant att undersöka regleringen närmare. I denna del kommer regleringen att studeras i relation till konossementen generellt sett, för att senare under avsnitt 5.2.2 fokusera närmare på regleringen i relation till just elektroniska konossement.

Rotterdamreglerna använder inte termen konossement (bill of lading), utan använder istället begreppet negotiabla transportdokument för dess motsvarigheter.[152] De innehåller även regler

[150] Se avsnitt 3.2.2.
[151] Jfr Debattista. 2009. s. 66
[152] Røsæg, Erik. *Implementation of the Rotterdam Rules: Norway*. 2012. Talks on the Rotterdam Rules. Institutet för Sjö- och annan transporträtt. s. 103. Se även Spanjaart. 2024. s. 161.

som styr den elektroniska motsvarigheten, dvs. 'elektroniska transportdokument', som definieras i Art. 1 (17) i konventionen.[153]

Två typer av dokument benämns i reglerna; negotiabla och icke-negotiabla transportdokument.[154] Enligt artikel 35 av konventionen har avsändaren rätt att välja mellan att få ett negotiabelt eller icke-negotiabelt dokument,[155] eller en elektronisk motsvarighet till detta. I praktiken innebär det att avsändaren har rätt att få en sjöfraktsedel eller ett konossement, i pappersformat eller elektroniskt.[156]

I likhet med både svensk och engelsk rätt, anger även Rotterdamreglerna i art. 57 att innehavaren av ett negotiabelt dokument kan överföra rätten till kontroll genom att överföra dokumentet. Genom överföringen förlorar överföraren själv kontrollen. Det handlar med andra ord om en *exklusiv kontroll* över dokumentet och dess tillhörande rättigheter och skyldigheter.[157]

I artikel 31 och 36 i konventionen anges den information som skall finnas med i transportdokumentet. Enligt artikeln skall dokumentet innehålla en beskrivning av godset och dess egenskaper för att kunna identifiera godset. Utöver detta skall även antal paket, delar eller kvantiteten av godset anges, samt vikten av godset om detta tillhandahålls av avsändaren. Även namnet på transportören, avlastarens namn och datumet då godset mottogs skall anges. Enligt art. 31 skall dessutom den part som identifieras som avsändaren anges, då denna är den kontrollerande parten.[158]

Information som skall inkluderas i transportdokumentet skall tillhandahållas av avsändaren och denne har enligt artikel 31(2) ett strikt ansvar för informationen. Med andra ord så garanterar avsändaren att informationen som denne lämnar är korrekt.[159] Gällande leverans mot presentation av konossement gäller i konventionen i princip samma sak som i de föregående Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna. Då konossementet är ett 'document of title' krävs att avlastaren kan identifiera sig och presentera konossementet till transportören i utbyte mot godset, vilket anges i artikel 47(1)(a-b) i konventionen. Om inte dessa krav uppfylls skall transportören vägra att leverera godset.[160]

För att komma till rätta med dagens problem att godset kommer fram till lossningshamnen innan konossementet anges i konventionen vissa omständigheter som kan möjliggöra för transportören att leverera godset utan uppvisande av konossementet. Ett av dessa är att det kan anges på konossementet att godset får levereras utan presentation av transportdokumentet. Enligt artikel 47(2)(a) skall transportören då kontakta avsändaren och efterfråga instruktioner för leveransen. Om transportören levererar godset enligt sådana instruktioner är han friskriven från skyldigheten att leverera till innehavaren av

[153] Jfr Basu Bal. 2014. s. 35
[154] Basu Bal. 2014. s. 35
[155] Art. 1 (15) och (16)
[156] Schelin. 2012. s. 57 f.
[157] Ibid. s. 60
[158] Jfr Schelin. 2012. s. 58
[159] Schelin. 2012. s. 59
[160] Schelin. 2012. s. 59 ff.

konossementet. Transportören kan kräva att den som lämnar instruktionerna även ställer adekvat säkerhet. Vid godtrosförvärv av ett konossement efter leverans enligt instruktioner, kan förvärvaren fortfarande hävda sina rättigheter gentemot transportören, med undantag för rätten till leverans av godset.[161]

Efter denna genomgång kan konstateras att Rotterdamreglerna inte hade inneburit särskilt många större förändringar gällande regleringen av konossement i dess grundutförande. De förändringar som trots allt finns innebär moderniseringar i relation till tidigare konventioner och bemöter de problem som parterna står inför idag. Konventionens viktigaste förändringar ligger dock i regleringen av elektroniska dokument, vilka berörs närmare nedan.

3.5.2 Model Law

MLETR, eller Model Law som den även kallas, utgör UNCITRALs initiativ för att uppmuntra digitaliseringen. Tanken bakom regleringen var, som tidigare nämnt, att hjälpa länder i reformeringen av de nationella lagarna. Detta för att regleringarna skulle standardiseras och genom detta kunna uppnå en uniform förhållning till elektroniska transportdokument.[162]

Model Law är endast tillämplig på elektroniskt överförbara dokument, se art. 1 (1). Transportdokumenten i dess grundutförande behandlas därmed inte. Det blir därmed inte aktuellt med en genomgång av regleringen i denna del av uppsatsen. Detta lämnas istället till avsnitt 5.2 nedan.

4. Andra dokument inom sjötransporter

Utöver konossementet används även en rad andra dokument vid styckegodstransporter till sjöss. Dessa spelar även in i digitaliseringen på olika sätt. En översiktlig genomgång av dem kan därför vara av betydelse för förståelsen av konossementets sammanhang och digitaliseringen.

4.1 Sjöfraktsedel

En utveckling som har kunnat identifieras gällande sjötransporter är en ökad användning av sjöfraktsedlar, på bekostnad av användningen av konossement. Man kan då fråga sig vad som framstår som fördelaktigt med dessa i förhållande till konossementen. Därför skall här göras en översiktlig genomgång av sjöfraktsedelns funktioner och egenskaper.

Sjöfraktsedeln (sea waybill) liknar konossementet, och är sjöfartens motsvarighet till land- och lufttransporternas fraktsedlar (consignment notes).[163] Den har samma funktioner som ett vanligt konossement, förutom att det inte är ett negotiabelt instrument.[164] Konossementet kommer mest till användning vid längre sjötransporter, medan man vid kortare sjötransporter

[161] Schelin. 2012. s. 63
[162] Jfr Spanjaart. 2024. s. 157
[163] Debattista. 2009. s. 40 f.
[164] Wilson. 2010. s. 6

istället använder sjöfraktsedel.[165] Detta då godset inte är tänkt att köpas och säljas under transporten. Sjöfraktsedeln används även typiskt sett då handlare fraktar varor för egen räkning eller när köpare och säljare är välbekanta med varandra sedan tidigare.[166]

Sjöfraktsedeln liknar konossementet i det avseendet att även denna fungerar som bevis för avtalet om sjötransporten, kvitto för att godset har tagits emot, och innehåller ett åtagande om att lämna ut godset till den mottagare som anges i fraktsedeln.[167] Precis som konossementet innehåller det en beskrivning av kvantiteten och skicket på godset.[168] Däremot har den inte samma representativa funktion för godset som konossementet har. Då transporterna är korta anses det inte finnas behov av att kunna handla med godset under transporten.[169] Det är dock fortfarande möjligt att sälja godset under transporten även vid användning av en sjöfraktsedel. Fraktsedeln ska innehålla uppgift om avlastaren av godset, men avsändaren har rätt att omadressera godset ända fram till att avlastaren har begärt att transportören ska lämna ut det.[170]

En viktig skillnad mellan konossement och sjöfraktsedeln är att sjöfraktsedeln inte behöver presenteras för att avlastaren skall kunna kräva leverans av godset i lossningshamnen. Avlastaren kan kräva leverans av godset från transportören så snart det anlänt till bestämmelseorten, och avlastaren legitimerar sig som den i fraktsedeln angivna mottagaren (*consignee*). Avlastaren behöver alltså inte fysisk besittning av dokumentet för att få tillgång till godset. Köparen kan dock ange i avtalsvillkoren eller rembursen att presentation av sjöfraktsedeln ändå skall krävas för leverans.[171]

På grund av avsaknaden av presentationskravet och att sjöfraktsedeln inte har funktionen med medelbar besittning, så kan det sändas via mail till avlastaren. Denna enklare användning har ansetts vara en stor fördel med användningen av sjöfraktsedlar jämfört med konossement. Sjöfraktsedeln medför alltså mindre risk för förseningar och komplikationer, än konossementet, då godset kan lämnas ut till avlastaren utan att dokumentet behöver presenteras i fysisk form.[172]

Sjöfraktsedeln regleras inte i de sjörättsliga konventionerna, Haag-, Haag-Visby- och Hamburgreglerna. Närmast kommer man i Hamburgreglerna art. 18, som indikerar att andra transportdokument än konossementet kan förekomma och då utgör bevis om sjötransportavtal och som kvitto för att godset har tagits emot samt skick det var i vid mottagandet.[173]

I svensk rätt stärktes sjöfraktsedelns ställning genom 1994 års skandinaviska sjölagar. Sjöfraktsedeln omfattas nu av definitionen av ‘transportdokument’ i 13 kap. 1 § Sjölagen. I 13 kap. 58 § SjöL fastställs sjöfraktsedelns funktion som bevis för avtalet om sjötransport,

[165] Tiberg, m.fl. 2015. s. 201
[166] Debattista. 2009. s. 41
[167] Tiberg, m.fl. 2015. s. 201. Jfr även Falkanger, m.fl. 2011. s. 344 f.
[168] Debattista. 2009. s. 40 f.
[169] Spanjaart. 2018. s. 41
[170] Tiberg, m.fl. 2015. s. 202. Jfr även Falkanger, m.fl. 2011. s. 346
[171] Jfr Debattista. 2009. s. 43
[172] Jfr Spanjaart. 2018. s. 42
[173] Ihre. 2012. s. 216

kvitto för att godset tagits emot och åtagandet av transportören att lämna ut godset till den som anges som mottagare. Där anges även rätten för avsändaren att begära att godset skall lämnas ut till en annan mottagare, samt rätten att begära att ett konossement ska utfärdas.

Sjöfraktsedelns innehåll anges i 13 kap. 59 § SjöL, och denna ska innehålla uppgift om godset som tagits emot för transport, namnet på avsändaren, namnet på avlastaren och transportören, transportvillkoren samt frakt och andra kostnader som skall betalas av mottagaren.

Sjöfraktsedeln utgör alltså ett enklare transportdokument än konossementet, och som nämndes inledningsvis i denna del så kan man se en ökad användning av sjöfraktsedlar på bekostnad av användningen av konossement.[174] Detta på grund av att det är enklare att hantera och utan svårigheter kan sändas mellan parterna via mail.[175] På grund av sjöfraktsedelns avsaknad av medelbar besittning, eller 'document of title-funktion', innebär dock denna inte samma säkerhet för parterna som konossementet. Den ökade användningen av dessa kan därför ses som ytterligare ett tecken på att det finns ett behov av att digitalisera konossementen.

4.2 Letters of credit

Letters of credit, eller remburser på svenska, används för att komma runt problemen med att parterna inte helt litar på varandra, och kanske framförallt på varandras prestationsförmågor. Särskilt inom internationell handel vill säljaren ha garantier för att betalningen kommer att genomföras, då detta annars utgör ett orosmoment för säljaren. Garantierna ställs ofta ut redan innan produktionen av varorna påbörjas. Köparen vill å sin sida inte betala innan denne mottagit godset och kan säkerställa att skick, antal och liknande stämmer överens med vad som avtalats, som är köparens orosmoment. Det är här rembursen kommer in i bilden, då denna möjliggör säkerhet för båda parterna genom att prestationerna från båda parterna sker samtidigt (*zug-um-zug*).[176]

Rembursen är en garanti, genom vilken banken förbinder sig att betala köpeskillingen för varorna i utbyte mot konossementet och andra handlingar som ger rätt till godset. Banken organiserar utbytet genom kontakt med en korrespondentbank i säljarens land, och efter clearing med korrespondentbanken får köparen lösa dokumenten mot betalning av köpeskillingen. Detta förfarande syftar till att skapa en säkerhet mellan köparen och säljaren vid en exportaffär av detta slag.[177] Rembursen skulle kunna jämföras med ett försäkringsförfarande inom världshandeln, där köparens bank står en viss risk mot att de tar ut en avgift för verkställandet av rembursen.[178]

Villkoren ges av köparen till dess bank vid öppnandet av krediten. Dessa instruktioner är därmed väldigt viktiga och skall överensstämma med vad köparen och säljaren har kommit

[174] Jfr Ihre. 2012. s. 196. Jfr även Falkanger, Thor, Bull, Hans Jakob. *Sjørett*. 2010. 7 uppl. Sjørettsfondet Akademisk. s. 236. Jfr även Grönfors. 1990. s. 249
[175] Jfr intervjuerna under avsnitt 7.2.
[176] Jfr Heidbrink, Jakob. *Grundläggande fordrings- och skuldebrevsrätt*. 2019. Studentlitteratur. s. 158 f.
[177] Tiberg, m.fl. 2016. s. 262
[178] Heidbrink. 2019. s. 159

överens om å sin sida. Konossementet måste även stämma överens exakt med villkoren i rembursen. Minsta avvikelse kan medföra att banken avvisar dokumenten och vägrar betala.[179]

I och med konossementets funktion som ger innehavaren exklusiv rätt till godset kan köparen inte få tillgång till detta förrän denne förvärvat handlingen genom betalning av köpeskillingen. Säljaren kan därmed vara säker på att få betalt för godset även om han frånhänt sig den faktiska kontrollen över det genom överlämnande till en självständig transportör. På motsvarande sätt ges köparen en säkerhet i och med att säljarens rätt till godset skärs av i samma ögonblick som köpeskillingen betalas ut genom att banken då tar hand om konossementet för köparens räkning. Även banken erhåller genom konossementsinnehavet säkerhet för godset under det att exportaffären genomförs.[180]

Om köparen inte förmår att betala köpeskillingen och kostnaderna för remboursförfarandet till banken efter det att banken har betalat säljaren, kan banken i egenskap av konossementsinnehavare sälja godset för att täcka sina förluster. Konossementet har med andra ord även funktionen att minimera kreditrisker vid exportaffärer.[181]

Rembursen har haft stor betydelse för världshandeln och har även nära sammankoppling med konossementen. Det är konossementet 'document of title-funktion' som gör det möjligt att använda detta som säkerhet i förfarandet. Det är därmed avgörande att banken måste kunna ges exklusiv kontroll över det elektroniska konossementet. Detta för att rembursen skall kunna uppfylla sin funktion som säkerhet.

4.3 Letter of Indemnity

Problemet med att det ofta tar lång tid för konossementet att vandra genom banksystemet är att godset sedan länge har anlänt till destinationsorten när avlastaren väl får konossementet i handen. Presentationsregeln är då alltså inte möjlig att uppfylla.[182] Detta gör att mottagarna ofta begär att transportören ska lämna ut godset utan presentation av konossementet.[183] Så är även fallet om konossementet skulle ha kommit bort eller förstörts under transporten.[184] Transportören tar då en stor risk eftersom denna kan bli skyldig att prestera igen ifall den rätta innehavaren i efterhand kräver att få godset utlämnat till sig.[185]

Att godset fastnar i hamnen på detta sätt är besvärligt för alla inblandade parter. Avlastaren vill få tillgång till godset, säljaren vill få betalt och transportören vill undvika kostnader för överliggstid.[186] För att komma runt problemet har därför seden vuxit fram att avlastaren avger en garanti, s.k letter of indemnity (LOI)[187], där han förbinder sig att hålla transportören

[179] Falkanger, m.fl. 2011. s. 274
[180] Tiberg, m.fl. 2015. s. 197 f.
[181] Tiberg, m.fl. 2015. s. 198
[182] Spanjaart. 2014. s. 119
[183] Tiberg, m.fl. 2015. s. 201
[184] Ihre. 2016. s. 33
[185] Tiberg, m.fl. 2015. s. 201
[186] Spanjaart. 2024. s. 119
[187] Även kallat backletter eller L/I.

skadelös om någon annan sedan riktar anspråk mot transportören med anledning av konossementet.[188] Detta sker så ofta att parterna ofta i förväg avtalar om att godset skall få lämnas ut mot LOI och standardavtal avseende LOI för leverans utan presentation av konossement har tagits fram och används på marknaden.[189]

Det är viktigt att en LOI utformas på rätt sätt och i samråd med rederiets P&I-klubb.[190] En förutsättning för att P&I-klubbarna skall acceptera ansvaret som eventuellt kan aktualiseras är att garantin är utformad på ett tillfredsställande sätt och kopplat till en bankgaranti. Det krävs vanligtvis att bankgarantin är på ett belopp motsvarande 150-200% av godsets CIF-värde och bankgarantin bör gälla ända fram till tidpunkten då eventuella skadeståndskrav preskriberas. Detta kan göra att garantitiden blir väldigt lång, vilket i sin tur innebär att kostnaden för garantin blir mycket stor.[191] Enligt svensk rätt är preskriptionstiden samma som för skadat eller förlorat gods, dvs. 1 år från lossning och eventuell ytterligare tid då det rör sig om regresskrav.[192]

Förfarandet med LOI utgör ett extra administrativt steg för de inblandade parterna. Detta hade inte längre behövts vid användning av elektroniska konossement. Detta eftersom förseningar i försändelsen av konossementet inte längre hade varit ett problem. Risken att konossementet förstörs eller kommer bort hade också försvunnit. Man hade därmed besparats detta extra steg med de extra kostnader som det även innebär för parterna.

5. Elektroniska konossement idag

Efter en genomgång av konossementet i dess grundutförande och en redogörelse för andra dokument av betydelse vid användningen av konossement, blir det nu aktuellt att närmare undersöka de elektroniska konossementen och dess förutsättningar. I förhållande till detta skall ett antal stora hinder för digitaliseringen lyftas, samt försök till lösningar av digitaliseringen i form av några olika system som har lanserats. Utöver detta skall även blockchain undersökas som lösning på problemen i förhållande till digitaliseringen.

5.1 Inledning

Elektroniska konossement är både en ny och gammal företeelse. Diskussionen om dem har pågått länge och flertalet försök har gjorts att ta fram plattformar som möjliggör användningen. Omställningen har dock hittills inte tagit fart, trots de många fördelar som det skulle innebära.

En viktig aspekt för att omställningen skall lyckas är en enhetlig reglering. På grund av sjötransporternas internationella karaktär kan användningen av elektroniska konossement bara lyckas om denna erkänns globalt. I denna aspekt spelar de internationella

[188] Tiberg, m.fl. 2015. s. 201
[189] Spanjaart. 2024. s. 119
[190] Ihre. 2016. s. 33
[191] Ibid.
[192] Se NJA 1996 s. 483

konventionerna en stor roll för att möjliggöra och uppmuntra reformation av ländernas nationella lagstiftning.

I detta hänseende utgör både Rotterdamreglerna och Model Law viktiga initiativ till omställningen. Det är dock fortsatt oklart huruvida Rotterdamreglerna kommer att träda i kraft. Detta trots att CMI nyligen genomförde ytterligare ett försök att uppmuntra det internationella samfundet att implementera Rotterdamreglerna för att stötta den digitala omställningen.[193] UNCITRAL:s Model Law kan dock fungera som mall för enhetlig nationell lagreglering eller, åtminstone, som en metod för att få igång diskussioner om reformering av nationell lag.[194]

För att branschen skall våga ställa om och istället använda sig av elektroniska konossement krävs, förutom enhetlig reglering, även att dessa är att jämställa med den traditionella, pappersbaserade motsvarigheten. Användningen av konossementet beror, som nämnt, på dess unika funktioner och dessa får därmed inte förloras i omställningen. Detta skulle medföra att parterna lika gärna kan använda sig av andra elektroniska transportdokument, som exempelvis sjöfraktsedeln, där användningen framstår som mer förutsebar.

5.1.1 Egenskaper och funktioner i elektroniska konossement

Efter en genomgång av konossementets funktioner i dess grundutförande ovan blir det nu aktuellt att närmare analysera uppfyllandet av dessa funktioner då konossementet istället är i elektroniskt format. Uppfyllandet av dessa är som nämnt avgörande för att omställningen skall lyckas.

Ett elektroniskt konossement kan utfärdas på två olika sätt. Ett sätt är att man kan utgå från ett pappersbaserat konossement, vilket sedan scannas in och registreras på en elektronisk plattform. Det andra sättet är helt elektroniskt och innebär istället att konossementet baseras på information på plattformen.[195]

Praxisen med att konossementet har utställts i tre original kan förhoppningsvis överges vid en omställning till elektroniska konossement. Detta fyller inte längre någon funktion då överföringen sker mycket snabbare och därmed snabbt kan ske mellan de olika parterna. Det blir alltså lättare att presentera konossementet för exempelvis tullmyndigheter som kräver presentation av originalhandlingar för att låta godset tulldeklareras.[196]

Gällande konossementets avtalsfunktion synes detta inte innebära några större svårigheter. Information kan skrivas in i ett elektroniskt dokument på samma sätt som i ett pappersbaserat och avtalsvillkoren kan därmed anges även i det elektroniska dokumentet. Detsamma gäller kvittofunktionen och de uppgifter som behöver skrivas in för att denna skall uppfyllas.

Vid användningen av elektroniska konossement har förslaget varit att fysisk besittning av det pappersbaserade konossementet istället kan ersättas av exklusiv kontroll över det elektroniska

[193] *CMI Rules for Electronic Bills of Lading, se mer under avsnitt 5.1.2.*
[194] Albrecht. 2019. s. 267
[195] Jfr Ihre. 2016. s. 38
[196] Se avsnitt 3.2.2.

konossementet.[197] I förhållande till legitimeringsfrågan blir det avgörande att kunna fastställa identiteten på innehavaren av det elektroniska konossementet, dvs. personen i kontroll. En metod att göra detta är den s.k 'token-modellen'. Denna innebär att det skall anges i det elektroniskt överförbara dokumentet vem innehavaren är. Ändringar i ägandet noteras genom modifieringar av det elektroniska dokumentet direkt.[198]

Även presentationen av konossementet i lossningshamnen för uppfyllande av omsättningsfunktionen borde vara möjlig vid, och till och med underlättas av, användningen av elektroniska konossement. För att legitimationsfunktionen som rätt mottagare av godset skall fungera krävs dock att systemet som används för de elektroniska konossementen är tillräckligt säkert.

Detta hänger nära samman med förfoganderätten som konossementet medför genom den medelbara besittningen. För att detta skall vara möjligt även med elektroniska konossement krävs att systemet som används säkerställer att innehavaren av det elektroniska konossementet har exklusiv kontroll över detta. Besittningen får med andra ord ersättas av en bedömning om exklusiv kontroll vid elektroniska konossement. Detta medför även att frågan om vem som är att anse som innehavare blir beroende av vem som har den exklusiva kontrollen av det elektroniska dokumentet. Något som även har tagits upp i relation till den nya engelska lagen, vilket berörs närmare nedan.

Även Model Law och Rotterdamreglerna behandlar exklusiv kontroll som en funktionell motsvarighet till besittning av elektroniskt dokument. Där grundas detta i resonemanget att både besittning och exklusiv kontroll uppfyller funktionen att de garanterar unikhet. Detta återspeglas även i regleringarnas behandling av vad som utgör 'utfärdande' och 'överföring', se Art. 9(a) i Rotterdamreglerna och Art. 17(1) i Model Law.[199]

5.1.2 Tidigare problematik

Alla tidigare nämnda fördelar till trots har de elektroniska konossementen även vissa nackdelar och medför vissa problem. Detta får rimligtvis antas vara anledningen till att branschen fortfarande inte verkar övertygad om omställningen.[200]

Ett problem som har lyfts i relation till digitaliseringen av elektroniska konossement är infrastrukturen. För att omställningen skall kunna lyckas behöver infrastrukturen för användningen av de digitala systemen finnas i alla länder och hamnar som man handlar med. Detta kan tänkas innebära en svårighet exempelvis om man skulle transportera till mindre hamnar i länder där infrastrukturen inte är lika utvecklad. Även transporter till länder i pågående konflikter där uppkoppling och liknande inte är lika pålitligt.[201]

---

[197] Jfr Takahashi, Koji. *Blockchain technology and electronic bills of lading*. 2016. Lawtext Publishing Limited. The Journal of International Maritime Law 22. s. 208
[198] Basu Bal. 2014. s. 33 f.
[199] Takahashi. 2016. s. 207 f.
[200] Jfr Spanjaart. 2024. s. 155
[201] Jfr exv. med situationen i Ukraina 2022 och framåt. Infrastrukturen är inte lika pålitlig som under fredstider, men landet är fortfarande beroende av att transporter kan fungera.

Även om de flesta länder kan tänkas ha bättre tekniska möjligheter idag än för ett par år sedan, så krävs att de måste ha just den rätta tekniken, utrustningen och liknande i varje hamn och på varje tänkbart agentkontor för att systemet skall fungera.[202] Detta framstår inte som helt självklart, men med hänsyn till den omfattande digitaliseringen av världen i övrigt får det tänkas att detta inte ligger allt för långt i framtiden.

Ett annat av problemen som tidigare funnits med de elektroniska transportdokumenten generellt sett är att de relativt enkelt kunde mångdubblas på ett sådant sätt att det var svårt att avgöra vilket dokument som utgjorde originalet. Försök att överkomma problemet har gjorts genom att använda sig av databaser med ett centralt system, vilket Bolero är ett exempel på.[203] Dvs. ett system där alla uppgifter och dokument samlas i ett centralt system som antingen övervakas av en trovärdig part eller av systemets övriga användare genom att alla har tillgång till informationen.[204] Den snabba tekniska utvecklingen har även gjort att det numera finns tekniker för att säkerställa att dokumenten är unika. Detta gör att det nu är möjligt att kontrollera och säkerställa att ett dokument utgör originalet.[205]

Ett sådant system kräver dock att parterna är medlemmar i systemet för att det ska kunna användas. Utformningen av dessa system missar alltså att ta hänsyn till den viktigaste funktionen med orderkonossement. Dvs. att dokumentet i sig innehar rätten till godset och därmed enkelt kan köpas och säljas under transporten. Detta gör att det inte blir möjligt att använda sig av detta system i handel med parter vilka inte är användare av systemet.[206] Det blir med andra ord något kontraproduktivt. Tanken med omställningen är att förenkla handeln, men i detta fallet kan det snarare utgöra ett hinder.

Användningen av elektroniska konossement stöter alltså på samma problem som vid införandet av alla nya kommunikationsmedel. Det är ingen idé att använda systemet om det inte finns någon att kommunicera med. För att ett system skall lyckas krävs därmed att man uppnår en relativt hög anslutningsgrad, för att ytterligare lyckas värva användare. Köpare och säljare kommer därför att vilja använda sig av ett system som antingen är det som andra nyckelanvändare använder, eller som kan kommunicera med andra system sömlöst. För att lyckas med detta krävs en hög grad av samarbete mellan de globala aktörerna.[207]

Ett annat betydande framsteg har gjorts genom teknikerna för att identifiera personer i form av elektroniska ID-kort och elektroniska signaturer.[208] Elektroniska signaturer har dessutom getts stärkt rättslig status genom EU direktivet 1999/93/EG.[209] Det anges även uttryckligen att

---

[202] Jfr Ihre. 2012. 3 uppl. Jure. s. 220
[203] Schelin. 2012. s. 56
[204] Jfr avsnitt 5.4.2.
[205] Schelin. 2012. s. 56
[206] Jfr Schelin. 2012. s. 56
[207] Jfr Stephenson Harwood. *Electronic Bills of Lading - Is their time now?* 2021. https://www.shlegal.com/docs/default-source/news-insights-documents/2021/electronic-bills-of-lading-is-their-time-now---august-2021.pdf?sfvrsn=a37be85b_0 (hämtad 2023-10-09)
[208] Schelin. 2012. s. 56
[209] EUR-lex.*E-signatur i EU.* https://eur-lex.europa.eu/SV/legal-content/summary/esignature-in-the-eu.html (hämtad 2024-02-26)

konossementet kan undertecknas med elektronisk underskrift i 13 kap. 46 § 3 st. SjöL. Detta innebär att undertecknandet av det elektroniska konossementet inte utgör någon svårighet.

Avsaknad av bakomliggande lagstiftning har omnämnts som ytterligare ett problem med användningen av elektroniska konossement. Främst behöver lagregler som ger det elektroniska konossementet samma egenskaper som de pappersburna motsvarigheterna. De elektroniska konossementen omfattas annars inte av relevanta internationella konventioner och lagstiftning eftersom dessa förutsätter att ett konventionellt dokument utfärdas. Exempelvis får detta konsekvensen att de specifika ansvarsregler som finns i Haag- och Haag-Visbyreglerna inte automatiskt blir tillämpliga vid transporter då elektroniska konossement används.[210]

I avsaknaden av specifika ansvarsregler etc. som finns i nämnda konventioner bildas ett rättsligt vakuum. Detta medför ett bristande förtroende för den juridiska hållbarheten hos elektroniska konossement.[211] Här har dock Rotterdamreglerna en möjlighet att bidra med en lösning. Intresset för ett införande av dessa framstår som fortsatt svalt, men hade alltså kunnat leda till betydande framsteg.

CMI har även utfärdat *CMI Rules for Electronic Bills of Lading*, som är ett regelverk innehållandes definitioner samt regler som klargör att elektronisk information skall ha samma värde som det skulle haft om uppgifterna fanns återgivna på konventionellt sätt. Syftet är inte att reglera uppgifterna i transportavtalet, utan hänvisar då istället till sådana regler som skulle gällt om konventionella transportdokument hade använts. Detta kan ses som ytterligare en uppmuntran till omställningen.[212]

En annan aspekt som bidragit till problematiken med oförutsebarhet är osäkerheterna kring försäkringsskyddet. För att parter inom branschen skall våga använda sig av elektroniska konossement och system krävs att försäkringsbolagen medger användningen inom ramen för sina försäkringar. Annars riskerar parterna att stå utan försäkringsskydd om något inträffar och detta är förstås en risk man inte vill ta.

Försäkringen för de som utfärdar systemen är också en viktig aspekt av detta. Tekniska fel i det elektroniska kommunikationssystemet kan orsaka skador för transportör, bank, säljare eller köpare av godset eller för någon annan användare. Den som tillhandahåller systemet kan då krävas på ersättning av ett flertal användare. Det kan då bli både svårt och dyrt för tillhandahållaren att erhålla tillräcklig försäkringstäckning.[213]

P&I klubbarna är även väl medvetna om riskerna med handel under elektroniska konossement. De hade tidigare i sina villkor tagit in en "*Paperless Trading Clause 1999"* enligt vilken det följer att försäkringsersättning inte utgår då medlemmen blir ansvarig och det vid en bedömning visar sig att medlemmen inte skulle ha blivit ansvarig om transporten

[210] Ihre. 2016. s. 39
[211] Ibid.
[212] Ibid. s. 39 f.
[213] Ihre. 2012. s. 220

skett enligt sedvanliga dokument.[214] Bara detta kan tänkas vara avskräckande för aktörerna inom branschen.

Dock har International Group of P&I Clubs (IG), sedan 2010, formellt godkänt användningen av ett antal elektroniska plattformar. Användningen av elektroniska konossement omfattas nu alltså av försäkringsskyddet så länge IG har godkänt systemet först. I juli 2022 ingick bland andra essDOCS, Bolero och TradeLens bland dessa godkända.[215] Fler system godkänns dock löpande av IG.[216]

Det framstår alltså som att aktörerna inom branschen verkar försöka bidra till att möjliggöra omställningen på de sätt de kan och utvecklingen går ständigt framåt. De praktiska problemen i relation till omställningen verkar därmed till hög grad ha överkommits.

5.2 Elektroniska konossement i aktuell reglering

Utöver de praktiska problemen behöver även eventuella rättsliga svårigheter i relation till digitaliseringen adresseras och överkommas. Därför skall nu göras en analys av de aktuella regelverken i relation till elektroniska konossement.

För övergången av konossementet med dess unika funktioner till elektroniska alternativ får de juridiska termerna "besittning" och "innehavare" stor betydelse, något som berördes tidigare under avsnitt 5.1.1. Med hänsyn till sjörättens internationella karaktär är det av vikt att behandlingen av dessa avgörande begrepp sker enhetligt i olika jurisdiktioner. Detta då 'documents of title', framförallt konossement, har tillerkänts mer eller mindre samma funktioner oavsett vilken jurisdiktion det gäller. Eftersom sedvänjor spelar en så stor roll som rättskälla inom sjörätten är det dessutom av stor vikt att de regler som fastställs i lagstiftning stämmer överens med ny praxis på området och möjliggör teknisk utveckling.[217]

5.2.1 Svensk rätt

13 kapitlet i Sjölagen är teknikneutralt och därmed kan även ett elektroniskt dokument tänkas utgöra ett konossement, så länge det uppfyller kraven som anges i lagen. Sjölagens regler gällande konossement analyserades ovan i avsnitt 3.2.3 i relation till elektroniska konossement och det kunde där konstateras att Sjölagens regleringar inte innebär några större svårigheter i förhållande till digitaliseringen.

Den bestämmelse som skulle kunna tänkas medföra vissa svårigheter är omsättningsfunktionen enligt 13 kap. 42 § 2 st. SjöL. Som konstaterades i avsnittet ovan blir detta dock beroende av den tekniska lösning som används för systemet med elektroniska konossement. Det krävs att exklusiv kontroll kan användas som funktionell motsvarighet till

[214] The Swedish Club. *Cirkulars - P&I - No: n2705/2023. Electronic (Paperless) Trading.* https://www.swedishclub.com/news/circulars/electronic-paperless-trading-8/ (hämtad 2024-02-16). Jfr även Ihre. 2012. s. 220
[215] Clark, Julian, Shour, Reema. *Legal recognition of electronic trade documents: UK joins global initiative to digitalise trade.* 2022. International bar association. https://www.ibanet.org/legal-recognition-electronic-trade-documents (hämtad 2024-01-03)
[216] Jfr The Swedish Club. *Cirkulars - P&I - No: n2705/2023. Electronic (Paperless) Trading.*
[217] Goldby, Miriam. *Legislating to facilitate the use of electronic transferable records: A case study.* 2011. UNCITRAL. s. 7

besittning och att den exklusiva kontrollen därmed kan säkerställas genom systemets utformning. Det är även avgörande att den exklusiva kontrollen går att överföra till en annan part, och att den tidigare innehavarens kontroll då utsläcks. Detta är av stor vikt med hänsyn till konossementets syfte att kunna överlåtas.[218]

Som nämndes i föregående avsnitt är det möjligt att underteckna konossementen elektroniskt, vilket följer av 13 kap. 46 § 3 st. SjöL, och inte heller detta innebär några svårigheter i relation till SjöL. Att detta anges uttryckligen i lagen underlättar i omställningen då undertecknandet är av vikt vid överföringen av konossementet, och den uttryckliga regleringen bidrar med förutsebarhet.

Även om det inte synes finnas några större hinder för digitaliseringen i Sjölagen hade det varit en fördel med mer uttryckligt stöd för användningen av elektroniska transportdokument. Det närmaste man nu kommer är det uttryckliga godkännandet av elektroniska signaturer. Avsaknaden av uttryckligt stöd leder fortfarande till oförutsebarhet, då parterna fortsatt inte kan vara säkra på utfallet vid en användning. En stor fördel hade varit om det i lagen erkändes, likt i Rotterdamreglerna, att elektroniska transportdokument är att jämställa med dess pappersbaserade motsvarighet.

Ett problem med lagen är dock att den är reaktiv snarare än proaktiv. På ett område där tekniken spelar en stor roll kan detta innebära problem. Detta då lagen inte hänger med i utvecklingen och riskerar att hindra denna snarare än att främja den. Detta kan i sin tur leda till en ond cirkel då användarna vill vänta in ett tydligt regelverk för att få förutsebarhet och minska riskerna de tar. Lagstiftare väntar i sin tur på bevis för intresset hos de potentiella användarna. Det blir med andra ord en form av dödläge där alla väntar på handling av den andra parten.[219]

5.2.2 Rotterdamreglerna

Som tidigare nämnt var en viktig nyhet i Rotterdamreglerna att de öppnade upp för och möjliggjorde användning av elektroniska konossement.[220] Rotterdamreglerna kan därmed ses som en möjlighet till ett första, viktigt steg mot ett funktionellt regelverk avseende elektroniska transportdokument. Det innehåller dock inga särskilda regler avseende processuella aspekter, vilka istället behöver avtalas mellan parterna eller regleras genom nationell lag.[221]

Elektroniska transportdokument definieras i art. 1 (18) av Rotterdamreglerna som information i ett eller flera meddelanden som utfärdats genom elektronisk kommunikation under ett transportavtal av en transportör. Det anges även att ett negotiabelt elektroniskt dokument kan innehas och överföras, så länge integriteten av dokumentet kan säkerställas i enlighet med art. 9 (1) av Rotterdamreglerna.[222] I art. 1 (18) ställs även upp krav på att transportdokumentet skall innehålla benämningen ‘till order’, att det är ‘negotiabelt’, eller

[218] Jfr Albrecht. 2019. s. 269
[219] Jfr Goldby. 2011. s. 15 f
[220] Rotterdamreglerna art. 8.
[221] Albrecht. 2019.. s. 272 f.
[222] Spanjaart. 2024. s. 161

liknande formuleringar, vilket alltså utesluter 'icke negotiabla' dokument från tillämpningen. Med andra ord omfattas inte t.ex rektakonossement av regleringen.[223]

I artikel 9 av Rotterdamreglerna anges hur användningen av elektroniska transportdokument skall gå till. Regleringen är dock väldigt generellt formulerad. Detta beror på att den tekniska utvecklingen går fort och om bestämmelserna då är för specifika så riskerar regleringen att bli obsolet relativt fort. Artikeln hänvisar till procedurer för användningen av elektroniska transportdokument och anger vad dessa måste innehålla. I artikel 38 anges att de skall innehålla en elektronisk signatur som identifierar den undertecknande och indikerar transportörens godkännande av dokumentet.[224]

En viktig nyhet i relation till konventionens införande finns i artikel 8 av konventionen. Denna jämställer elektroniska transportdokument med de motsvarande pappersdokumenten. Det innebär en ökad förutsägbarhet för aktörerna vid användningen av elektroniska transportdokument. Konventionen föreskriver i art. 10 även rätten att få ett elektroniskt transportdokument som ersätter det pappersbaserade och tvärtom. Rätten att istället få ett elektroniskt transportdokument stärker ställningen för dessa. Bytet från ett elektroniskt transportdokument till ett pappersdokument är dock den viktiga funktionen av bestämmelsen. Detta kan nämligen få stor betydelse om godset skulle hamna i en jurisdiktion som ännu inte erkänner elektroniska dokument eller godkänner elektroniska signaturer. Artikeln fungerar då som en säkerhet.[225]

Konventionen behandlar även frågan om besittning av ett elektroniskt dokument. Artikel 8(b) i konventionen fastställer en ansats om "funktionell motsvarighet" som kräver att det elektroniska dokumentet har samma funktioner som ett traditionellt konossement. "Exklusiv kontroll" anges där som den funktionella motsvarigheten till besittning. Kravet innebär att endast ett elektroniskt dokument som uppfyller samma funktioner som det pappersbaserade kan ersätta detta.

Konventionen hade med dessa nyheter alltså kunnat innebära ett viktigt steg i omställningen. Dessvärre har den, som tidigare nämnt, hittills inte fått det genomslag som man hade hoppats på i samband med utformningen.

5.2.3 Model Law

Även Model Law fokuserar på att möjliggöra användningen av elektroniska transportdokument och införandet av teknikneutralitet i förhållande till transportdokumentet. Dvs. att elektroniska transportdokument ska jämställas med de pappersbaserade motsvarigheterna. Konossementets innehåll och funktioner regleras inte närmare. Istället hänvisas till nationell reglering. Det anges endast att det elektroniska dokumentet ska uppfylla de krav som gäller för den pappersbaserade motsvarigheten.

Inte heller Model Law använder begreppet elektroniska konossement. Istället använder man 'electronic transferable record', ETR, som är ett allmänt erkänt begrepp även utanför Model

[223] Ibid. s. 162
[224] Schelin. 2012. s. 56
[225] Jfr Schelin. 2012.. s. 58

Law. Model Law omfattar bara elektroniska negotiabla dokument i form av negotiabla elektroniska konossement, och alltså inte elektroniska former av straight bills of lading (rektakonossement).[226]

Det anges att ett 'elektroniskt överförbart dokument' är ett elektroniskt dokument som innehåller all den information som skulle krävas för att göra ett pappersbaserat dokument effektivt. Detta beskrivs i sin tur som ett dokument som 'berättigar innehavaren att kräva fullgörande av en skyldighet som anges i dokumentet'. Model Law skall främst riktas mot konossement och skuldebrev (promissory notes).[227]

Den viktigaste regeln avseende elektroniska konossement i regleringen är art. 7 (1) MLETR. Denna fastställer att ett elektroniskt överförbart dokument inte skall nekas rättslig effekt, giltighet eller genomförbarhet endast på grund av att det är i elektronisk form. Detta skulle säkerställa att elektroniska dokument jämställs med dokument i pappersform i lagens mening.[228]

Model Law ställer i art. 2 även upp ett antal krav på vad som är ett elektroniskt överförbart dokument, samt hur överföringen skall gå till. Det skall bl.a berättiga innehavaren att överföra rättigheten till genomförande av skyldigheten som anges i dokumentet eller instrumentet genom överföring av dokumentet. I artikeln ställs även upp krav på det elektroniska negotiabla dokumentet för att detta skall utgöra just ett negotiabelt dokument. Detta innebär krav på användning av en tillförlitlig metod (reliable method), dvs. att det är möjligt att ha kontrollen över det elektroniska dokumentet från upprättandet till det att giltigheten upphör, samt att det är möjligt att upprätthålla dokumentets integritet.

Model Law skulle, likt Rotterdamreglerna, kunna utgöra ett viktigt steg mot en uniform reglering, vilket i sin tur är ett steg mot standardisering inom branschen. Något som alltså är nödvändigt för att digitaliseringen skall lyckas.

5.3 Elektroniska konossement enligt engelsk rätt

Som tidigare nämnt är England inflytelserika inom sjörätten av historiska skäl. Med hänsyn till detta kan ett engelskt initiativ till digitalisering möjligtvis få fart på branschen. Det blir därmed intressant att undersöka det elektroniska konossementets ställning enligt engelsk rätt. Det faktum att England, som tidigare nämnt, dessutom väldigt nyligen införde en ny lag angående just detta gör denna undersökning än mer aktuell.

Som anfördes i tidigare delar är det 'document of title-funktionen' som har ställt till problem i relation till digitaliseringen enligt engelsk rätt. Det har tidigare inte erkänts att det är möjligt att besitta ett elektroniskt dokument. Detta innebär alltså att det inte är möjligt att överföra till en ny mottagare och hela konceptet med konossementet faller då.

[226] Art. 11(1), 11(2), 15, 8 och 9 MLETR. Jfr. Spanjaart. 2024. s. 158
[227] Takahashi. 2016. s. 206
[228] Spanjaart. 2024. s. 157

Givet Lickbarrows tidiga referens till det faktum att ett konossement fungerar som ett ‘document of title’ genom handelsmännens användning, kan man argumentera för att handelsbruk och sedvänja är avgörande för erkännande under common law. Detta torde dock ha inneburit stor osäkerhet och risk för aktörerna och denna ansats verkar därmed inte ha varit särskilt framgångsrik.[229] Införandet av den nya lagen kan därmed få stor betydelse.

5.3.1 Electronic Trade Documents Act 2023

The Electronic Trade Documents Act 2023, eller (UK) ETD Act, syftar till att modernisera lagen gällande handelsdokument, inklusive elektroniska konossement, och är utformad för att vara flexibel. Den nya lagen erkänner att ett elektroniskt konossement, under rätt förutsättningar, kan ha samma rättsliga effekt som ett pappersbaserat konossement enligt engelsk lag. Lagen består endast av 8 sektioner. Lagkommissionen förutser istället att domstolarna kommer att fylla ut lagen med detaljer, och lämnar även möjlighet till reglering av specifika frågor i sekundärlagstiftning.[230]

Lagen omfattar ett antal pappersbaserade dokument, bland annat konossement, skuldebrev och sjöförsäkringar. I sektion 2 i lagen fastställs att elektroniska dokument är att jämställa med pappersdokument så länge de uppfyller vissa kriterier som ställs upp i lagen.[231] I sektion 3 anges även att det elektroniska dokumentet har samma funktioner som pappersdokument och därmed kan exv. antecknas på eller överföras.[232]

För konossement krävs att det används ett “pålitligt system” för att garantera säkerheten av konossementet och dess användning. I sektion 2(5) uppräknas ett antal kriterier som skall hjälpa domstolen att avgöra om ett system är att anse som ‘pålitligt’.[233] Där nämns bl.a åtgärderna för att säkerställa integriteten i informationen som hålls i systemet, åtgärder för att förhindra åtkomst till och användning av systemet, och bedömningar av systemets tillförlitlighet som har gjorts av organ med tillsyns- eller regleringsfunktioner.[234]

Lagen infördes i september 2023 men har redan fått viss kritik för att dess utformning med fokus på öppenhet och flexibilitet skulle vara på bekostnad av förutsägbarhet och stabilitet. Kritikerna menar att det kommer att leda till ett begränsat genomslag. Detta då parterna inte kommer att kunna veta vad som uppfyller lagens kriterier förrän domstolarna har prövat detta. Även då domstolen har prövat det, så kommer parterna inte kunna ta särskilt mycket ledning av domstolsavgörandena i bedömningen. Detta då bedömningen av vad som utgör ett säkert system kan ändras snabbt på grund av att teknologin utvecklas snabbt och cyberbrott och attacker också utvecklas och blir mer avancerade, vilket ställer krav på bättre säkerhet.[235]

---

[229] Albrecht. 2019. s. 268
[230] Kennedys Law. *The Electronic Trade Documents Act 2023: UK modernises the law surrounding electronic bills of lading.*
[231] UK Law Commission. *Electronic Trade Documents.*
[232] Kennedys Law. *The Electronic Trade Documents Act 2023: UK modernises the law surrounding electronic bills of lading.*
[233] Ibid.
[234] Sektion 2 (5) (b), (c) och (f) Electronic Trade Documents Act 2023
[235] Kennedys Law. *The Electronic Trade Documents Act 2023: UK modernises the law surrounding electronic bills of lading.*

Lagen ställer även upp krav på möjlighet till exklusiv kontroll för att det elektroniska dokumentet skall ges samma rättsliga effekt som den pappersbaserade motsvarigheten. Den exklusiva kontrollen ska övergå helt då dokumentet överförs.[236] Tidigare har engelsk rätt inte medgett exklusiv besittning över elektroniska dokument eftersom dessa utgör 'intangible assets'. Den nya lagen medger nu besittning av även denna typ av egendom.[237]

9 medlemmar i DCSA har åtagit sig att övergå från pappersbaserade konossement till elektroniska konossement med 50% inom 5 år, och med 100% till 2030. Storbritannien är det första G7 landet som antar elektroniska handelsdokument.[238] Lagen är "game changing", inte bara för Storbritannien, utan för hela världshandeln. Eftersom engelsk lag följs av många länder runt om i världen när det gäller internationell handel och sjötransporter, gör denna lag det enklare att följa med i digitaliseringen av handeln.[239] Effekterna av detta blir intressanta att följa framöver.

5.4 Tidigare system

I frånvaron av rättsligt erkännande, etablerades kontraktuella modeller för att fylla ut luckorna gällande e-B/L eller elektroniska konossement. Flera försök till digitala lösningar har gjorts genom åren. Även om de inte lyckats nå den framgång man hoppats på, bör man ta lärdom av dessa vid utformning av framtida system. Det är därför av relevans med en översiktlig genomgång av några av de stora systemen i detta sammanhang. Det är dock inte tänkt att göras någon djupare analys av de olika systemen och de tekniska lösningarna i detta sammanhang.

5.4.1 Atlantic Container Line (ACL)

Det första systemet i fullskalig drift för användning av elektroniska transportdokument skapades av Atlantic Container Line (ACL) genom Datafreight Receipt System i maj 1971 och detta är fortfarande i drift än idag.

Systemet bygger på ACL:s slutna datorsystem, vilken utgår från en centralserver i Southampton och terminaler i de hamnar där ACL trafikerar, och tekniken utgår från en teknik med *cargo key receipt*.[240] När avsändaren överlämnar sitt gods till transportören får denna ett kvitto på de uppgifter som har skrivits in i transportörens dator. Detta är signerat och stämplat av ACL, och skall behållas av avsändaren. När godset sedan närmar sig bestämmelseorten skriver terminalen i den mottagande hamnen ut en *notice of arrival* som sänds till mottagarna. I denna anges får de veta när godset är klart för avhämtning och vilket administrativt nummer som containern har. Den information som skrivits in i transportörens

---

[236] UK Law Commission. *Electronic Trade Documents.*
[237] Clark, Julian, Shour, Reema. *Legal recognition of electronic trade documents: UK joins global initiative to digitalise trade.* 2022. International bar association. https://www.ibanet.org/legal-recognition-electronic-trade-documents (hämtad 2024-01-03)
[238] Manaadiar, Hariesh. *It is Official - UK Electronic Trade Document Bill becomes Law*. 2023. Shipping and Freight Resource. https://www.shippingandfreightresource.com/it-is-official-uk-electronic-trade-document-bill-becomes-law/ (hämtad 2023-11-02)
[239] Ibid.
[240] Grönfors. 1990. s. 250

system är det som utgör ‘fraktsedeln’, och det elektroniska dokumentet utgör det enda originalet.[241]

Systemet bygger dock inte på en digitalisering av transportdokumenten, utan snarare av ett system för att ersätta dessa.[242] ACL distribuerar sin egen kommunikationslinje och använder denna istället för den traditionella formen av kommunikation. Avlastaren lämnar godset till ACL som programmerar in alla nödvändiga upplysningar i sin dator. Det skrivs sedan ut ett automatiskt mottagningsmeddelande när godset närmar sig destinationshamnen. Detta sänds sedan till kunden som kan få ut godset vid ankomsten.[243]

Systemet framstår i dagens digitaliserade värld, med långt mer avancerade lösningar tillgängliga som något primitivt, men systemet har visat sig vara praktiskt. Lösningen används dock i en trafik där ungefär 80% av det transporterade godset inte var avsett för försäljning under transporten, utan endast som gods i *in-house-trading*, vilket innebär maskiner till köparens centrallager på destinationsorten, delar för montering i köparens fabrik på bestämmelseorten, osv.[244] Detta får tänkas vara anledningen till att systemet har fungerat så pass bra som det har gjort. Ett sådant primitivt system hade troligtvis inte nått någon större framgång då godset köps och säljs under transporten, där det krävs mer avancerade lösningar.[245]

5.4.2 Bolero

Bolero[246], som etablerades 1999, är ett av de äldsta systemen för elektroniska transportdokument som fortfarande är i bruk.[247] Användarna använder sig av *Bolero Rulebook*, vilket är ett multilateralt kontrakt som omfattas av engelsk lag och som varje användare av systemet är bunden av.[248] Detta för att komma runt problemet med bristande reglering genom att konventionerna och lagstiftningen istället infogas i förhållandet mellan parterna genom avtal.[249]

Bolero anförtror all information om de elektroniska transportdokumenten till ett centralt register som en "betrodd tredje part". Bolero intar därigenom ställningen som transportörens ombud, vilken är behörig att erkänna att transportören innehar godset för ‘den berättigade’.[250]

Regel 3.4.1(5) i handboken kopplar utnämningen av en ny innehavare till godkännandet av en förnyelse av transportavtalet mellan denna själv och transportören enligt regel 3.5. Dessa två mekanismer syftar till att efterlikna överföringen av medelbar besittning och överlåtelsen av

---

[241] Jfr Grönfors. 1990. s. 250
[242] Jfr Hellbacher, Ulf. *KURT GRÖNFORS. Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement.* SvJT 1984 s. 628
[243] Hellbacher. 1984 s. 628
[244] Grönfors. 1990 s. 250
[245] Jfr Hellbacher. 1984 s. 627.
[246] The Bill of Lading Electronic Registry Organisation
[247] Spanjaart. 2024.. s. 159. För närmare beskrivning av hur systemet utvecklades och används se även Ihre. 2012. s. 219.
[248] Ihre. 2012. s. 220
[249] Ibid. s. 38. Jfr även Bolero. *Bolero Rulebook and Title Registry.* https://www.bolero.net/rulebook-and-title-registry/ (hämtad 2024-02-16)
[250] Albrecht. 2019. s. 260 f.

rättigheter och skyldigheter, som annars uppnås genom konossementets funktion som ett 'document of title' i samband med tillämpningen av COGSA 1992.[251]

Systemet används genom att en exportör genomför en registrering hos Bolero. När lastning av godset har skett registrerar transportören ett 'B/L message' i det centrala systemet. De uppgifter som registreras innefattar de traditionella konossementsuppgifterna som följer av engelsk lag.[252] Bolero meddelar sedan importören om att den finns registrerad som rättmätig mottagare av lasten. Om importören i sin tur vill överlåta lasten kan denne registrera namnet på den nya mottagaren i registret.[253] I systemets titelregister registreras alltså den nuvarande innehavaren av det elektroniska transportdokumentet.[254] Transportören kan hela tiden kontrollera vem som är rätt mottagare av godset samt ange i registret att lasten levererats.[255]

Systemet kräver flera kontrollsystem för att säkerställa att någon obehörig inte kan göra registreringar i systemet. För detta har utvecklats särskilda system som bedöms hålla tillräcklig standard på säkerheten. Det går inte att helt bortse från riskerna med användandet av Bolero-systemet men riskerna bedöms vara mindre än vid användandet av traditionella transportdokument.[256]

Bolero har godkänts av International Group of P&I Clubs, vilket betyder att användarna omfattas av försäkringsskyddet när de använder plattformen. International Group of P&I Clubs försäkrar 90% av den oceangående tonnagen och täcker i princip alla typer av fartyg.[257] Detta får alltså stor betydelse för aktörerna.

5.4.3 TradeLens

TradeLens skapades i ett samarbete mellan Maersk och IBM, med förhoppningen att digitalisera transportdokument och skapa ett spårbart system, vilket lanserades 2018.[258] TradeLens var en blockchain-baserad plattform för att spåra och planera containertransporter och relaterad dokumentation i den globala försörjningskedjan. Majoriteten av de största befraktarna av containertransporter , vilka representerade mer än hälften av världens containertrafik, skrev under initiativet.[259]

TradeLens började redan 2013 som ett separat internt innovationsinitiativ på Maersk och IBM. Det utgjorde en bred teknisk lösning där blockchain-teknologi spelade en avgörande roll för att möjliggöra pålitligt utbyte av information mellan aktörer inom containertransport. Lösningen är designad för att tillhandahålla information till behöriga parter endast när det behövs i försörjningskedjan, vilket möjliggör för parterna att följa regleringar, samtidigt som

---

[251] Ibid s. 260 f.
[252] Se avsnitt 3.3.1 ovan.
[253] Ihre. 2016.. s. 38
[254] Bolero. *Bolero Rulebook and Title Registry.*
[255] Ihre. 2016. s. 38
[256] Ibid. s. 38
[257] Bolero. *Bolero Rulebook and Title Registry.*
[258] PierNext. *The closure of TradeLens: when technology is not enough.* https://piernext.portdebarcelona.cat/en/technology/the-closure-of-tradelens/ (hämtad 2024-02-20).
[259] Jensen, Thomas, Hedman, Jonas, Henningsson, Stefan. *Delivering business value with blockchain technology: the long journey of TradeLens*. 2019. MIS Quarterly Executive. s. 1

det minskar administrativa kostnader, förkortar liggetiden och reducerar risken genom förbättrade övervakningsmöjligheter.[260]

TradeLens lanserades i förhoppningen om att lösa problemen kopplade till användningen av pappersbaserade konossement genom att skapa en öppen och neutral plattform för industrin där olika, och till och med konkurrerande, aktörer kan dela information om frakten, inklusive viktiga handelsdokument. Blockchain-teknologin användes sedan för att säkerställa säkerheten och tilliten mellan aktörerna. Plattformen växte fram genom ett antal initiativ och försök med flera olika organisationsuppställningar och namn. Grunden till detta kan spåras till Maersk:s försök att minska sina kostnader i kölvattnet av den finansiella krisen 2007-2008.[261]

Utöver blockchain-teknologi använde sig TradeLens även av smarta kontrakt, t.ex för att godkännande för import skall förses till blockchain-nätverket. Detta gör automatisk självuppfyllelse baserat på händelser möjligt, vilket innebar snabbare och enklare transaktioner.[262]

TradeLens hanterade inte endast elektroniska konossement, utan förhoppningen var att digitalisera i princip alla dokument relaterade till containerfrakt. Förutom konossement möjliggjorde plattformen även digitala versioner av packlista, ursprungscertifikat, kommersiell faktura och exportcertifikat.[263]

Även om de tekniska lösningarna fanns på plats och fungerade, så beslutade Maersk och IBM i november 2022 att plattformen skulle avvecklas. Anledningen till detta var enligt Maersk att uppslutningen inom branschen inte varit tillräcklig.[264] 2019 lyckades Maersk och IBM få med sig MSC i användningen av plattformen, men inte ens samarbetet mellan dessa stora aktörer inom branschen räckte för att få med sig tillräckligt många aktörer för att plattformen skulle fungera. Man lyckades inte locka över avsändare (shippers) och speditörer i tillräckligt stor utsträckning, vilket påverkade plattformens framgång.[265] Plattformen stängdes ner under första kvartalet 2023.[266]

5.4.4 ICE Digital Trade (IDT) (tidigare essDOCS)

En annan plattform som har lanserats för att möjliggöra digitalisering av fraktdokument är det som tidigare kallades essDOCS (Electronic Shipping Solutions Databridge), numera IDT. Denna plattform har haft betydande framgång inom handelssektorn och oljetransportsektorn.[267]

---

[260] Jensen, m.fl. 2019. s. 2
[261] Ibid. 10 f.
[262] Ibid. s. 18 f.
[263] Ibid. s. 16
[264] Maersk. *A.P Moller - Maersk and IBM to discontinue TradeLens, a blockchain-enabled global trade platform*. https://www.maersk.com/news/articles/2022/11/29/maersk-and-ibm-to-discontinue-tradelens (hämtad 2023-10-20)
[265] PierNext. *The closure of TradeLens: when technology is not enough.*
[266] Maersk. *A.P Moller - Maersk and IBM to discontinue TradeLens, a blockchain-enabled global trade platform*.
[267] Basu Bal. 2014. s. 33 f.

essDOCS/IDT utgör ett slutet system som möjliggör för användarna att ha samma kontroll över de elektroniska dokumenten som över fysiska dokument. Detta görs genom att ESS-Databridge bara ger den rättmätiga ägaren tillgång till eDocs originalet. En överföring av fysisk besittning ersätts istället av att avlastaren medges tillgång till eDocs originalet. Endast en användare ges åtkomst till originalet åt gången och kontrollen av originalet överförs genom att det elektroniska originalet godkänns och skickas vidare till nästa användare i kedjan. Systemet skiljer mellan det enskilda originalet och kopian. Dokumenten markeras även beroende på deras status med exempelvis "utfärdad", "överförd" eller "avklarad".[268]

För att detta skall fungera krävs ett system för att upprätthålla noggrann kontroll över själva det elektroniska dokumentet, såväl som över processen för överföring av kontroll. essDOCS/IDT har löst detta genom att endast ge den rättmätiga ägaren tillgång till eDocs. Användarna har kontroll på samma sätt som över ett pappersdokument.[269]

Även IDT, likt Bolero och TradeLens, har godkänts av International Group of P&I Clubs. Detta innebär alltså att IG anser att systemet är tillräckligt säkert och parterna är omfattade av försäkringsskyddet vid användning av det.[270]

5.5 Tradition och sakrättsligt skydd vid elektroniska dokument

Som tidigare nämnt, ger konossementet innehavaren förfoganderätt över godset, på sådant sätt att besittning av konossementet likställs med besittning av det fysiska godset, som tidigare nämnt.[271] Elektroniska dokument är dock inte möjliga att besitta i den traditionella meningen. Lösningen i de internationella konventioner som behandlats ovan, samt i den nya engelska lagen, har därför varit att ersätta besittningen med exklusiv kontroll som dess funktionella motsvarighet.

I Sverige tillämpas den s.k traditionsprincipen, och köparen är enligt denna normalt sett inte skyddad mot anspråk från säljarens borgenärer förrän denna har godset i sin besittning. Köparen har normalt inte heller möjlighet att förfoga över godset förrän det är i dennes besittning. I grunden handlar traditionsprincipen om rådighetsavskärande. När godset har traderats så har överföraren inte längre någon rådighet över godset.

Högsta domstolen för i NJA 2017 s. 769 p. 10 ett resonemang kring besittningen av elektroniska skuldebrev som liknar det som framförts i förhållande till elektroniska transportdokument i de internationella konventionerna som behandlats ovan. Domstolen resonerar kring rådighet och kontroll som funktionell motsvarighet till besittning, vilket kan jämföras med art. 8(b) i Rotterdamreglerna där exklusiv kontroll anges som funktionell motsvarighet till besittning.[272] Med tanke på likheterna mellan de löpande värdepapperna

[268] Ibid. s. 33 f.
[269] Ibid. s. 33 f.
[270] Jfr The Swedish Club. *Cirkulars - P&I - No: n2705/2023. Electronic (Paperless) Trading.*
[271] Jfr Ihre. 2012. s. 216
[272] Se avsnitt 5.2.2.

borde ledning kunna tas av denna ansats för hur samma problematik kan hanteras i förhållande till konossementen inom svensk rätt.[273]

När det gäller elektroniska konossement blir det då avgörande att det finns en motsvarande möjlighet till rådighet och kontroll över dokumentet, för att detta skall gå att tillskriva de rättsliga egenskaper som ett konossement i pappersform har. Detta får betydelse framförallt i relation till konossementets funktion som representation för godset och legitimation för att kunna kräva leverans. Då dessa funktioner beror på besittningen av dokumentet krävs det att funktionerna och regleringarna av dem kan knytas an till något som funktionellt kan motsvara sådan besittning. HD erkänner då rådighet och kontroll som en möjlig sådan funktionell motsvarighet.[274]

'Rådighet och kontroll' ligger nära Rotterdamreglernas formulering om 'exklusiv kontroll' och dessa får anses anspela på samma innebörd, dvs. att endast en person skall kunna kontrollera och förfoga över godset och dess inneboende rättigheter åt gången. Då kontrollen överförs från en innehavare till en annan skall kontrollen utsläckas för den föregående. Det skall bara vara möjligt för en aktör åt gången att inneha rådigheten över dokumentet och genom detta kunna förfoga över godset.

Som tidigare nämnt, får den exklusiva kontrollen över det elektroniska dokumentet tänkas vara beroende av den teknik som används. Här kan blockchain tänkas vara en möjlig lösning då endast en aktör har tillgång till nyckeln till blockkedjan åt gången.

5.6 Blockchain

Blockchain har lyfts fram som lösningen på problemen med digitaliseringen av konossementen. De tekniska aspekterna av detta framstår som komplicerade och skall därför inte beröras mer ingående. En översiktlig genomgång av tekniken blir dock relevant för förståelsen av dess möjliga användning vid elektroniska konossement.

5.6.1 Vad är Blockchain?

Blockchain är en teknik som baseras på 'Distributed Ledger Technology' (DLT), och som ursprungligen skapades för kryptovalutan Bitcoin år 2009. Tekniken har nu fått ett större användningsområde och ses som en möjlighet att säkert kunna lagra information. Detta då det är en databas till vilken det endast är möjligt att addera information, i avseendet att befintlig data inte kan raderas eller på annat sätt ändras.[275]

DLT, som alltså är den teknik som blockchain bygger på, är en metod för att skapa register, eller databaser, för lagring av information på ett säkert sätt. Blockchain utgörs av ett decentraliserat register över de transaktioner som genomförs i registret, vilka valideras av samtliga användare av registret. Detta genom att samtliga användare har tillgång till en fullständig kopia av registret och måste godkänna blocken innan dessa adderas till kedjan.

[273] Mer om likheterna med löpande skuldebrev i avsnitt 5.7 nedan.
[274] Jfr NJA 2017 s. 769 p. 10
[275] Takahashi. 2016. s. 202 f.

Genom detta blir det tydligt för samtliga användare vilka transaktioner som genomförs i registret. Denna transparens och gemensamma kontroll är en av de faktorer som gör att DLT anses vara en av de säkraste teknikerna som finns för lagring av data.[276]

Blockchain-tekniken innebär att informationen adderas till kedjan i form av block, där varje block dokumenterar ett set av transaktioner som har bekräftats på en block-för-block-basis. Blocken kan sägas utgöra en post i registret. Blocken ges ett särskilt identifikationsnummer, en s.k hash. Hashen fungerar som en digital signatur för att göra systemet manipuleringssäkert.[277]

Hash-numret är alltid kopplat till det föregående blocket, vilket gör att informationen länkas ihop som en kedja. En Bitcoin-hash är, kort sagt, ett unikt nummer som inte kan dupliceras enligt algoritmen. Därför kan det användas för att verifiera en fils äkthet. När det finns en ändring i en "hashad" fil, dvs. en fil som getts detta särskilda identifikationsnummer, kommer dess "hash" också att ändras automatiskt.[278] Informationen kan inte manipuleras då framtida block med information läggs till de befintliga i 'kedjan'. Att informationen hänger samman på detta sätt är en aspekt som bidrar till att göra blockchain-tekniken så säker. [279]

När ett nytt block skapats och skall adderas till kedjan måste det först godkännas av samtliga användare av registret. Först efter det att blocket godkänts adderas det till kedjan och det är då transaktionen mellan part A och B har genomförts. Innehållet i blocket granskas inte i detalj utan valideras av de övriga användarnas mjukvara så att det följer reglerna som finns i kedjan.[280]

När information läggs in i kedjan så krypteras den, vilket även bidrar till säkerheten i blockchain-tekniken. För att låsa upp den krypterade informationen används privata och publika nycklar, som varje användare har en av varje. En publik nyckel kan ses som en adress i kedjan som hör till användaren, och fungerar som en identifikation. Genom att ge en annan användare sin publika nyckel får de tillgång till adressen som de sedan kan använda sin privata nyckel för att "låsa upp" och genom detta få tillgång till transaktionen. Den privata nyckeln är inte möjlig att återskapa och det är därför otroligt viktigt att denna inte tappas bort. Det är även denna som låser upp en s.k wallet, en digital plånbok där ens tillgångar sparas gällande bitcoin. Tappar man bort sin privata nyckel så går alla dessa tillgångar förlorade.[281]

Att informationen registreras i ett decentraliserat register som verifieras av samtliga användare gör att det inte behövs en anförtrodd tredje part som kontrollerar systemet och uppgifterna som anges, vilket behövs vid användningen av centrala system. Istället kontrollerar alla varandra.[282] Förutom att detta kan tänkas vara billigare i administrativa

---

[276] Delphi. *Vad är blockchain och distributed ledger technology?* 2019. https://www.delphi.se/sv/tech-blog/vad-ar-blockchain/ (hämtad 2024-02-25)
[277] Takahashi. 2016. s. 202 f.
[278] För mer information om vad hashing innebär, se https://learn.bybit.com/blockchain/what-is-hashing-in-blockchain/ (hämtad 2023-10-12)
[279] Delphi. *Vad är blockchain och distributed ledger technology?* 2019.
[280] Delphi. *Vad är blockchain och distributed ledger technology?* 2019.
[281] Ibid
[282] Spanjaart. 2024. s. 160

kostnader, kan det även tänkas innebära ett större mått av säkerhet då kontrollerna är mer omfattande.

5.6.2 Blockchain-konossement

På senare år har en del fokus och hopp för digitaliseringen lagts på s.k 'blockchain bills of lading', blockchain-konsossement. Detta är en fördel över registerbaserade system då det mer liknar den traditionella handeln med papper. Blockchain-konossementet lämnas faktiskt över, genom användningen av nycklar, istället för att det bara skrivs in i ett register som en överföring. Detta gör det mer passande gällande just 'document of title'-funktionen som gör konossementet speciellt, och kan även på ett bättre sätt säkerställa unikheten.[283]

Blockchain-konossement går ut på att ett blockchain-register visar adresserna på blockkedjan där s.k 'tokens' förvaras. En 'token' ger tillgång till en funktion eller tjänst på en blockkedja.[284]

Exklusiv kontroll av en token på blockkedjan bevisas genom en privat nyckel, som med andra ord används för att identifiera sig som den med rätt till en token. Den privata nyckeln används alltså för att ge tillgång till transaktionen av konossementet som finns på adressen på blockkedjan. 'Token' i detta fall har alltså funktionen att det ger tillgång till transaktionen. Adressen på blockkedjan där token finns anges av överlåtarens publika nyckel, som denna ger till mottagaren. Tradition av konossementet kan då genomföras genom att en token, dvs. tillgången till transaktionen, överförs till en ny innehavare.[285]

En blockchain-baserad token kontrolleras alltså av innehavaren av den privata nyckeln. Kontrollen är exklusiv eftersom blockchain-teknologin genom att den privata nyckeln inte går att återskapa och det är den privata nyckeln som ger tillgång till en token, alltså transaktionen. Genom detta kan inte två personer ens påstå att de innehar samma token.[286] Då två personer inte kan ha tillgång till samma token, så innebär det alltså att överförarens kontroll och rådighet utsläcks vid överföringen. Det innebär även att det i princip inte är tekniskt möjligt med obehöriga förfoganden eller dubbelförfoganden.

Blockchain-tekniken har, som ovan nämnt, beskrivits som den säkraste tekniken för lagring av information och skall i princip inte vara möjlig att hacka. Detta är såklart en viktig egenskap för aktörerna som skall använda det, och även för uppfyllande av de krav som ställs av de internationella konventionerna. Posternas oföränderlighet är även en stor fördel säkerhetsmässigt, då detta innebär en avsevärd minskad risk för bedrägerier. Just säkerheten är en av aspekterna som har lyfts fram som blockchain-konossementens största fördel.

Även om tekniken med blockchain verkar uppfylla allt det som efterfrågas av aktörerna inom branschen så behöver blockchain-konsossement stöd av lagstiftning för att lyckas. Detta på

---

[283] Spanjaart. 2024. s. 160
[284] Bitcoin.se. *Är det skillnad på kryptovaluta, coin och token?* https://www.bitcoin.se/articles/ar-det-skillnad-pa-kryptovaluta-coin-och-token 2023. (hämtad 2024-02-27).
[285] Albrecht. 2019. s. 272
[286] Takahashi. 2016. s. 208

samma sätt som ett pappersbaserat konossement behöver stöd av lagstiftning för att få större betydelse än att bara vara ett papper.[287]

Som konstaterades ovan, blir det avgörande för användning av elektroniska konossement enligt Sjölagen, att tekniken i systemet som används möjliggör rådighet och kontroll som funktionell motsvarighet till besittning. Detta innebär alltså att endast en person skall kunna ha rådigheten över det elektroniska konossementet, och alltså i förlängningen förfoganderätt över godset, åt gången. Det är, som här anförts, endast möjligt för en person åt gången att ha tillgång till en token, alltså transaktionen av konossementet åt gången. Tillgången till transaktionen borde kunna jämställas med rådigheten över konossementet. Genom att endast en person åt gången har rådighet och kontroll synes tekniken alltså kunna uppfylla kraven enligt Sjölagen.

För att ett blockchain-konossement skall uppfylla Rotterdamreglernas krav på ett negotiabelt elektroniskt transportdokument måste det gå att säkerställa att dokumentet upprätthåller sin integritet. Blockchain har, som nämnt, omtalats som en väldigt säker teknik och ett blockchain-konossement kan till och med sägas vara mer manipuleringssäkert än ett pappersbaserat konossement. Detta dels då det autentiseras genom elektroniska signaturer, vilka är säkrare än handskrivna signaturer, och dels då elektroniska signaturer säkerställer oföränderlighet av transaktionerna.[288]

Precis som Rotterdamreglerna är Model Law teknikneutral för att inte utesluta framtida utvecklingar. Likt enligt Rotterdamreglerna, krävs att systemet skall möjliggöra att dokumentet kan bli föremål för exklusiv kontroll och upprätthålla integriteten. Som anfördes ovan, torde detta vara möjligt vid användningen av blockchain-teknik för de elektroniska konossementen.[289]

Blockchain-konossementen framstår alltså innebära en mängd fördelar och kunna uppfylla samtliga av de krav och önskemål som ställs på elektroniska konossement. Blockchain-tekniken ligger redan till grund för plattformar för elektroniska konossement, som exv. Bolero. Tekniken utvecklas dessutom ständigt och nya generationer av blockchain verkar ständigt vara på väg. Dess fördelar vid förvarandet av information kommer antagligen att göra att vi får se mer och mer av den. I förhållande till andra användningsområden, såväl som gällande elektroniska transportdokument.

5.7 Digitalisering av skuldebrev

Konossement är precis som löpande skuldebrev ett löpande värdepapper,[290] och till karaktären samt vissa funktioner liknar dessa varandra. Dessutom är konossement precis som löpande skuldebrev redan vid utfärdandet tänkta att omsättas.[291] I syfte att söka ledning för

[287] Albrecht. 2019.. s. 267
[288] Takahashi. 2016. s. 210
[289] Albrecht. 2019. s. 273
[290] 13 kap. 42 § 2 st. SjöL. Se även Gorton, Lars & Rosengren, Jonas lagkommentar till SjöL.
[291] Jfr Hult, Phillips. *Lärobok i värdepappersrätt*. 1969. Norstedts. s. 33 och s. 142 f. Jfr även Gorton, Lars. *Transporträtt - en översikt*. 2003. Nordstedts. s. 77. Jfr även Heidbrink. 2019. s. 104

digitaliseringen av konossement blir det därmed relevant att se till hur frågan om digitalisering av löpande skuldebrev har hanterats.

Ett problem som har ansetts finnas i förhållande till digitaliseringen av skuldebrev är hur ett original skall kunna identifieras. Detta är avgörande då det vid löpande skuldebrev, likt konossement, krävs presentation av ett original för att kunna kräva fullgörande av den förpliktelse som skuldebrevet ger uttryck för, dvs. för att få betalning. Detta för att gäldenären endast är skyldig att betala om denna återfår skuldebrevet.[292] Gäldenären har även rätt att få en betalning, utanför betalningsplan och som inte är slutbetalning, antecknad på skuldebrevet.[293] Kronofogdemyndigheten har tidigare angett att fordran som grundas på elektroniskt skuldebrev skall avslås av denna anledning, samt att det inte är möjligt att på ett elektroniskt skuldebrev anteckna om betalning eller vägrad verkställighet.[294]

Sedan Skuldebrevslagens tillkomst har praxisen kring detta ändrats. Det är numera sällan som gäldenären återfår skuldebrevet vid slutbetalning och förtida betalningar antecknas inte heller på skuldebrevet.[295] Den förändrade praxisen påverkar dock inte gäldenärens rätt att kräva att detta görs, varigenom problemet avseende digitaliseringen i viss mån kvarstått.

Högsta Domstolen har konstaterat att ensidigheten, den fristående karaktären, såväl som skriftlighetskravet inte medför några hinder i användningen av elektroniska skuldebrev.[296] Högsta Domstolen konstaterar dock även att Skuldebrevslagen lägger stor vikt vid den fysiska besittningen av löpande skuldebrev. Detta då det brukar beskrivas att just det faktum att det är ett löpande skuldebrev innebär att det är bärare av fordringen som skuldebrevet avser. Besittning av skuldebrevet medför därför rådighet och kontroll över fordringsförhållandet.[297] Här kan jämförelse göras med konossementets representativa funktion för godset, dvs. att besittning av konossementet är att likställa med besittning av godset.[298]

Vidare konstaterar dock Högsta Domstolen att kravet på besittning enligt Skuldebrevslagen inte bör innebära att pappersdokument måste användas. Istället borde detta kunna utläsas teknikneutralt så länge skyddsändamålen enligt lagen kan upprätthållas.[299]

Enligt Högsta Domstolen kan det inte heller uteslutas att ett elektroniskt dokument kan utgöra en löpande handling och likställas med motsvarande löpande pappershandling genom avtalsarrangemang mellan parterna. I detta resonemang hänvisas dessutom till utformningen av regleringen kring elektroniska negotiabla dokument i Rotterdamreglerna. Domstolen betonar att det inte rör sig om att introducera en ny typ av löpande instrument, utan om att tillämpa den befintliga regleringen för instrumentet på ett teknikneutralt sätt. En sådan

[292] 21 § SkbrL
[293] 21 § 1 och 2 st. SkbrL
[294] Se Kronofogdemyndighetens promemoria från 19 maj 2014 (832 15599-14/121). Jfr även NJA 2017 s. 769.
[295] Jfr NJA 2010 s. 467 p. 10-12
[296] NJA 2017 s. 769 p. 5
[297] NJA 2017 s. 769 p. 6 och p. 8
[298] Heidbrink. 2019. s.156. Vidare se ovan under avsnitt 3.2.2.
[299] NJA 2017 s. 769 p. 8

tillämpning skulle alltså innebära att det inte spelar någon roll om bäraren av instrumentets rättighetsinnehåll utgörs av ett fysiskt papper eller elektroniskt dokument.[300]

För att de elektroniska dokumenten skall kunna jämställas med de pappersbaserade, menar dock Domstolen att det krävs att informationshanteringen ger en motsvarande kontroll och rådighet över innehållet i instrumentet, och därmed alltså något som kan funktionellt motsvara besittning.[301] Detta innebär att det ställs krav på den tekniska miljö i vilken skuldebrevet upprättas. Denna ska möjliggöra samma kontroll och möjligheter till överlåtelse av kontrollen som avseende pappersbaserade skuldebrev.[302]

Efter Högsta Domstolens avgörande har flera tjänster och digitala lösningar lanserats i Sverige för att möjliggöra användningen av elektroniska skuldebrev. De digitala lösningarna använder exv. bankID för signering.[303] Även tekniken med Blockchain har föreslagits som teknisk lösning för att möjliggöra tillfredsställande säkerhet.[304]

Det framstår alltså som att det rättsligt är möjligt med användning av elektroniska skuldebrev, genom en teknikneutral tillämpning av det befintliga regelverket. Med tanke på likheterna mellan de båda löpande värdepapperna borde man kunna ta viss ledning av detta i frågan om användningen av elektroniska konossement.

6. Branschens inställning

När de rättsliga förutsättningarna nu undersökts kan konstateras att dessa inte framstår som några större svårigheter för digitaliseringen. Även de praktiska svårigheterna har berörts i viss utsträckning, och det har då konstaterats att man verkar ha överkommit de flesta av dessa också. Ett tecken på detta är att flera plattformar nu har godkänts av International Group of P&I Clubs, vilket innebär att dessa bedömer att användningen av dem är tillräckligt säkra för att de skall våga försäkra risken. Dessutom har tekniken som kan användas för de elektroniska konossementen utvecklats genom blockchain och smarta kontrakt.

Stora aktörer inom branschen har samarbetat för att främja omställningen och tagit fram system som kan användas för detta, exv. TradeLens och essDOCS. Nyckelaktörer har anslutit till dessa system och uppmuntrat andra att göra detsamma. ESS (essDOCS) rapporterade att 61% av världens tankerflotta var ansluten till CargoDocs systemet 2017, vilket i sin tur driver

[300] NJA 2017 s. 769 p. 9
[301] NJA 2017 s. 679 p. 10. Jfr 6 kap. Lagen om värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument (1998:1479)
[302] Jfr Heidbrink 2019. s. 143
[303] Se exv. samarbetet mellan DBT Captial AB, Enigio och Lowell. DBT Capital AB. *Ny teknik möjliggör digitala löpande skuldebrev i Sverige.* https://news.cision.com/se/dbt-capital-ab/r/ny-teknik-mojliggor-digitala-lopande-skuldebrev-i-sverige,c2919504 (hämtad 2024-02-16). Lowell. *Digitala löpande skuldebrev - snart verklighet.* https://hs.lowell.se/blog/digitala-l%C3%B6pande-skuldebrev-snart-verklighet (hämtad 2024-02-20).
[304] Lindeblad, Jens. *Digitalisering av löpande skuldebrev med blockkedjeteknik*. Lowell. https://hs.lowell.se/blog/digitalisering-av-l%C3%B6pande-skuldebrev-med-blockkedjeteknik (hämtad 2024-02-20)

på andra sektorer av branschen.[305] Även genom att BIMCO ökar på farten för acceptansen av elektroniska konossement, och har tagit fram ett standardavtal för användningen av elektroniska konossement mellan avtalsparter inom bulkfrakt.[306]

Trots detta är den begränsade framgången med omställningen fortsatt ett faktum. Det kan då tänkas att problematiken ligger i någon annan aspekt eller omständighet i förhållande till digitaliseringen, än de rättsliga och praktiska förutsättningarna.

En viktig förutsättning för att omställningen skall lyckas är såklart att det finns en vilja till detta. Om inte branschen och dess aktörer är intresserade av en omställning så kan hur många välutvecklade plattformar som helst lanseras utan framgång. Ett tecken på att detta möjligtvis kan vara ett problem är nedläggningen av TradeLens, som alltså var ett samarbete mellan stora aktörer inom branschen och som hade alla tekniska lösningar på plats, men som trots detta fick läggas ned med hänvisning till den bristande uppslutningen från branschen.[307]

Det blir därmed intressant att, utöver de rättsliga och praktiska förutsättningar som undersökts ovan, även undersöka branschens inställning till digitaliseringen. Detta skall här göras genom en kvalitativ studie i form av intervjuer med aktörer verksamma inom branschen.[308]

6.1 Intervjuer

6.1.1 Intervjufrågor

Som tidigare nämnt har upplägget för intervjuerna varit semi-strukturerat, och frågorna är därmed formulerade relativt öppet. Formuleringen var tänkt att öppna för vidare diskussioner med respondenterna i syfte att dessa skulle kunna berätta om sina erfarenheter och tankar relativt fritt.

Följande frågor har använts vid intervjutillfällena:

Upplevelsen av övergången till elektroniska konossement.

- Vad har du för erfarenhet av / hur kommer du i kontakt med konossement i din yrkesroll?
- Upplever du / ser du några svårigheter eller problem i förhållande till användningen av pappersbaserade konossement?
- Vad har du för erfarenhet av elektroniska konossement?
- Vad har du för uppfattning av elektroniska konossement och användningen av dem?
- Hur tror du att en mer utbredd användning av elektroniska konossement hade påverkat ditt arbete?

[305] Se mer om essDOCS under avsnitt 5.4.4.
[306] Clark, Julian, Shour, Reema. *Legal recognition of electronic trade documents: UK joins global initiative to digitalise trade.* 2022.
[307] Se avsnitt 5.4.3 om TradeLens.
[308] För en mer omfattande studie om branschens syn på digitalisering med mer kvantitativt fokus se UNCTAD:s undersökning: UNCTAD *'The use of transport documents in international trade'* (2003) UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3) para 79. Denna är dock från 2003 och mycket har hänt sedan dess.

Respondenternas uppfattningar om digitaliseringens påverkan på sjöfartsbranschen.

- Hur tror du att en mer utbredd användning av elektroniska konossement hade påverkat branschen i stort?
- Finns det någon särskild del av branschen som du tror hade påverkats särskilt positivt av en omställning? Varför?
- Finns det någon särskild del av branschen som du tror hade påverkats särskilt negativt av en omställning? Varför?

Utmaningar och möjligheter som respondenterna identifierar i samband med digitaliseringen.

- Vilka svårigheter tror du att branschen ställs inför i förhållande till digitaliseringen?
- Vilka utmaningar ser du att du i ditt arbete skulle stöta på i förhållande till digitaliseringen?
- Vilka möjligheter ser du i ditt arbete i förhållande till digitaliseringen?

Rättsliga aspekter av elektroniska konossement, om det är aktuellt för respondenten.

- Vilka rättsliga svårigheter kan du se med omställningen till elektroniska konossement?
- Kan du se något sätt att hantera och åtgärda dessa svårigheter?

Tankar om branschens inställning till förändring och digitalisering.

- Vad är din uppfattning om branschens inställning till digitaliseringen?
- Har du några tankar om hur man kan komma till rätta med/bemöta eventuell skepticism från branschen?
- Har du några tankar om branschens inställning till förändring generellt?

Framtiden

- Om du skulle spå framtiden, hur tror du att det kommer gå med omställningen då?
- Vad tror du krävs för att digitaliseringen skall lyckas?

6.1.2 Respondenterna

Robin Eliasson & Jörgen Sköld - Werks

Robin Eliasson, biträdande jurist på Werks. Robin Eliasson arbetar huvudsakligen med tvistelösning och kommersiella avtal, med särskild tonvikt på sjöfart och transport, tillverkningsindustrin och internationell handel.

Jörgen Sköld, advokat och delägare på Werks. Jörgen Sköld arbetar huvudsakligen med verksamhetsområdena sjöfart, transport och offshore, och har betydande mångårig erfarenhet på området med en god insikt i branschen.

Anders Leissner - Vinge (tidigare Swedish Club)

Anders Leissner, advokat på Vinge. Anders Leissner har tidigare arbetat på Swedish Club i mer än 20 år vilket gett honom en bred och praktisk erfarenhet. Han har även suttit med i flera internationella branschorgan som utformat sanktionsklausuler och andra kontraktsvillkor

för shipping- och försäkringssektorn. Leissner har dessutom flerårig erfarenhet från allmän juridisk rådgivning åt svenska och utländska shippingföretag samt erfarenhet som skiljeman.

Maria Berndtsson - logistikspecialist
Maria Berntsson är en erfaren logistikspecialist med fokus på internationell handel, sjöfart och logistikhantering, med utbildning som internationell speditör. Berndtsson har flera års erfarenhet av hantering av leveranskedjan, internationell sjöfart och containerfrakt. Hon är väl insatt i import och exporthantering och har även god insyn i hanteringen av betalningsvillkor och dess roll i internationella transaktioner.

6.2 Resultatet av intervjuerna

6.2.1 Upplevelsen av övergången till elektroniska konossement

Respondenternas möten med konossement ser något olika ut. Advokaterna och biträdande juristen uttrycker att de främst kommer i kontakt med konossement då något har gått fel, medan logistikexperten hanterar konossement i sitt arbete med exporter mer eller mindre varje dag. Hon uttrycker dock att vissa sjötransporter sker under sea waybill, och att dessa då går via mejl istället.

I förhållande till papperskonossementen uttrycker samtliga respondenter att de har stött på situationer då konossementen inte kommit fram. Advokaterna och biträdande juristen menar dock att det inte alltid berott på förseningar i postgången. Detta är annars, som ovan nämnt, något som har lyfts fram som en nackdel med papperskonossementen. Istället lyfts något av en oförståelse för betydelsen av de olika transportdokumenten eller oklarheter i avtalsprocessen fram som möjliga orsaker till förseningarna. Konossementet är juridiskt sett relativt komplext, och dess olika funktioner kan vara svåra att förstå för aktörer som inte själva är jurister.

Samtliga respondenter är dock överens om att en nackdel med användningen av papperskonossement är de möjliga förseningarna och störningarna i postgången. Uppfattningen om vikten av detta skiljer sig dock åt mellan respondenterna. Medan advokaterna och juristen är av uppfattningen att det snarare är andra faktorer som utgör större problem i förhållande till konossementen så menar logistikexperten att just postgången kan vara ett väldigt kritiskt moment.

Logistikexperten lyfter hanteringen av pappren som ett kritiskt moment genom hela transaktionskedjan, en aspekt som återkommer i förhållande till flera av frågorna. En anledning är att en stor mängd personer hanterar konossementen kopplade till varje transport, och varje hantering och överföring innebär en risk för att de försvinner eller förstörs. Det finns även en risk att inte alla personer kopplade till de olika inblandade aktörerna förstår konossementets stora värde och hur viktigt det faktiskt är. Det räcker att det kommer en vikarie som inte är tillräckligt insatt så kan konossementet behandlas utan tillräcklig försiktighet, eller att ett bud på budfirman är lite slarvig eller liknande för att konossementet, som alltså är värt lika mycket som själva lasten, skall förstöras eller försvinna.

En annan svårighet kopplat till papperskonossementen, enligt logistikexperten, är den enorma mängd papper som är kopplade till varje transport. Varje konossement utfärdas, som nämnt, i tre exemplar, och varje exemplar består av flera sidor. Konossementet, bestående av en mindre hög papper, kan även utfärdas för en pall med gods, lika gärna som för flera containrar med gods. Vidare går ett antal pallar i varje container, och sedan går ett stort antal containrar på varje fartyg. Högen med papper som behövs för varje enskild transport med varje enskilt fartyg blir då väldigt stor. Att vidare tänka sig samtliga transporter som görs med samtliga fartyg i världen varje år, blir mängden papper som då används nästintill överväldigande.

Förutom att mängden i sig är ett bekymmer så innebär det även väldigt mycket arbete. Varje papper i pappershögen skall hanteras och gås igenom av de olika aktörerna. Skulle det bli något fel vid utfärdandet och detta upptäcks först hos avlastaren så måste det sändas tillbaka till rederiet, som ändrar i dokumentet och sedan får sända det hela vägen tillbaka till mottagaren. Det räcker att det är en bokstav eller en siffra som är fel för att en ändring skall behöva göras. Även om man är noggrann och förstår vikten av detta i arbetet med konossementen så riskerar det att bli väldigt tidskrävande om något trots detta skulle bli fel.

När det gäller användningen av elektroniska konossement har ingen av respondenterna stött på detta i sina yrkesroller. Däremot har de alla erfarenhet av användningen av elektroniska fraktsedlar, inom flera olika transportsätt. Detta är även något de framstår som generellt positivt inställda till. Samtliga respondenter känner till de större system för användning av elektroniska konossement som har lanserats, men ingen av dem kan dra sig till minnes att de har sett en användning av dem.

Gällande respondenternas uppfattning av elektroniska konossement och användningen av dessa så uttalar både advokaterna och juristen att de inte är de första som ser vad som händer i utvecklingen. I övrigt är uppfattningen att det främst rör sig om användning av slutna system, likt Bolero, TradeLens, IDT (essDOCS), samt att de olika rederierna har sina egna system som de på avtalsrättslig grund får parterna att använda. En uppfattning som även logistikexperten stämmer in i. Detta skiljer sig från de traditionella konossementen som har dessa funktioner oberoende av avtalen. Just med hänsyn till detta uttrycks även en viss tveksamhet till huruvida en bredare användning går att uppnå.

Advokat Leissner stötte på diskussionen om elektroniska konossement redan i början av sin karriär inom sjöförsäkringar, då användningen av dessa började testas. Han menar att det då ur försäkringsperspektivet lades mycket fokus på det tekniska systemet som användes för de elektroniska konossementen och den som tillhandahöll tekniken. En mycket svårbedömd risk. En kombination av faktorer som gör att man har varit försiktig från försäkringskollektivets sida. Detta i sin tur identifierar han som en anledning till att det inte har tagit fart. Utöver detta har Leissner inte kommit i kontakt med elektroniska konossement och har aldrig sett något sådant användas, men reflekterar dock över att det enligt hörsägen används inom vissa trader, oljehandel och liknande.

Advokat Leissner ser även att en anledning till den hittills begränsade framgången kan ha varit att det blev något av en kulturkrock i början av diskussionen om de elektroniska konossementen. Det kom fintech entreprenörer med tekniska idéer och nya lösningar, utan koll på eller med hänsyn till de juridiska frågorna. Dessa skulle sälja in det till den "gamla" traditionsrika sjöfartsbranschen med dess aktörer och de pratade då inte riktigt samma språk. Juristerna "dammade av sina lagböcker från 1800-talet" och presenterade då vad ett konossement egentligen var. De hade många frågor och funderingar som behövde adresseras. De förstod inte varandra. Men de lärde sig.

En annan kulturkrock blir den som uppstår till följd av sjöfartens globala karaktär. Det skiljer sig åt i mentalitet mellan länderna. Sverige kanske har något av en övertro på de digitala lösningarna. Andra länder kanske har en lite "överdriven" misstro.

Advokaterna och juristen uttrycker att en av de större orosmomenten med användningen av elektroniska konossement, ur deras synvinkel, är situationerna då sakrättsliga konflikter uppstår. Det framstår som osäkert hur dessa skulle falla ut, framförallt då de ska hanteras inom en internationell kontext. Detta omnämns även som en stor anledning till att de ställer sig tveksamma till huruvida de skulle våga ge en klient 'grönt ljus' till användningen av elektroniska konossement.

Logistikexperten, å andra sidan, kan från sin yrkesroll med hantering av importer och exporter inte se negativa konsekvenser av att gå över till elektroniska konossement. Hon ser tvärtom att detta skulle underlätta hennes, och hennes kollegor på rederisidans, arbete väldigt mycket.

Gällande frågan om hur en mer utbredd användning av elektroniska konossement hade påverkat respondenterna i deras yrkesroll så reflekterar Advokat Sköld över att en lyckad omställning till elektroniska konossement kanske hade medfört att ett antal frågor hade försvunnit från deras från byråernas sida, och är kvar på P&I-klubbarnas sida. Här menar dock Advokat Leissner att de frågor som då försvinner endast kommer att ersättas av nya.

Logistikexperten å sin sida menar framförallt att det hade underlättat hennes arbete och att processerna hade gått fortare. Hon hade dock fortfarande fått gå igenom varje dokument för att se så att uppgifterna stämmer. Så länge betalningsvillkoren är kvar så kommer hon även att behöva hantera dem och alla papper kopplade till dem. Hon ser det som en stor fördel att pappershanteringen minskar och att risken för att de försvinner inte är lika stor, med allt extra arbete som detta annars innebär.

Logistikexperten lyfter betalningsvillkorens betydelse för vilket transportdokument som används. Då parterna vill använda sig av letters of credit är det alltid orginalkonossement som används. Detta går hand i hand med advokat Skölds resonemang om att konossement är extra viktiga och användbara då parterna inte känner varandra så bra och ännu inte har byggt upp ett större förtroende för varandra. Konossementet blir då en lösning både på frågorna om betalning, och på de sakrättsliga frågorna, dvs. en lösning för båda parter.

6.2.2 Respondenternas uppfattning av om digitaliseringens påverkan på sjöfartsbranschen

Om man hade lanserat ett system som hade fungerat och som hade kunnat möta behovet och uppfylla funktionerna som förväntas, så är samtliga respondenter överens om att det hade varit till stor glädje för alla praktiskt inblandade aktörer, och att hela branschen hade påverkats positivt av en lyckad omställning. De är då övertygade om att papperskonossementen hade försvunnit ganska snabbt, och kan identifiera en mängd olika fördelar med en omställning.

Synen på möjligheterna kopplade till digitaliseringen skiljer sig åt mellan respondenterna. Advokat Leissner menar att det som minskas av en omställning är transaktionskostnaderna snarare än "transaktionstiden" eller tiden man väntar på godset. Det ligger inte massa båtar i hamnen och väntar på konossement för att kunna lossa. Då löser man det istället på andra sätt. Han menar dock samtidigt att kostnader inte försvinner, utan att de endast flyttar sig. En uppfattning som även logistikexperten delar.

Logistikexperten menar, å andra sidan, att branschen i stort hade påverkats främst genom att dokumenthanteringen hade gått fortare, vilket alltså innebär kortare transaktionstid. Dock hade betalningsvillkoren fortsatt tagit tid att hantera, men risken att konossementen försvinner eller försenas, samt att ändringar hade gått fortare att genomföra, hade inneburit stora fördelar och varit tidsbesparande.

Samtliga respondenter reflekterar över att den aktör som eventuellt hade kunnat påverkas negativt av omställningen möjligtvis är bankerna, som är de transaktionskostnader som man hade sparat in på. Posten och budfirmor är också aktörer som möjligtvis hade förlorat på det.

6.2.3 Utmaningar och möjligheter som respondenterna identifierar i samband med digitaliseringen

En utmaning som Advokat Sköld och juristen identifierar i förhållande till digitaliseringen är det faktum att det inte är konventionsbaserat. Det går med andra ord inte att säga att ett elektroniskt dokument per automatik kommer att jämställas med den pappersbaserade motsvarigheten. De reflekterar här även över skillnaden mellan olika länder när det gäller sådant som elektroniska signaturer. Sverige har mer avslappnad inställning till detta än vad som är fallet i många andra jurisdiktioner. I Sverige har vi exempelvis den utbredda användningen av BankID, vilket de inte tror hade varit lika accepterat i andra länder. Ett annat exempel som tas upp är att vi skriver under dokument och scannar in för att sedan skicka över som pdf, utan i någon större utsträckning ifrågasätta den egentliga giltigheten i detta. I många andra europeiska länder ska, för att det skall anses giltigt, dokumentet först skrivas under för hand, vilket skall bevittnas av en aktör som liknar en notarius publicus, vilken sedan sparar en kopia i ett arkiv.

Advokat Sköld menar dock att om man vet med sig att man endast använder sig av ett rederi och att det är parter som har jobbat länge ihop då kan man använda sig av deras slutna system för elektroniska konossement. Genom detta kan man då undvika det som han identifierar som den största nackdelen med pappersbaserade konossement, att det inte är framme i tid och att

man då behöver använda sig av LOI istället. Främst ser han att det elektroniska konossementet hade kunnat underlätta mycket i förhållande till oljetrading, där godset köps och säljs många gånger under transporten. Det uppstår dock svårigheter så fort man skall handla med någon som inte är ansluten till systemet då man ändå måste utfärda ett papperskonossement.

En utveckling som juristen och advokaterna ser, framförallt inom containerfrakten, är att det blir färre och färre konossement till förmån för sea waybills. Detta är en bild som även delas av logistikexperten. Sjöfraktsedeln är enklare och mindre problematisk att ha elektronisk, just på grund av att den inte är ett 'document of title'. Den har ungefär samma bevisverkan avseende godsets skick och liknande, som ett pappersdokument. Dessutom kan den sändas över mellan parterna digitalt, exempelvis via mejl. Logistikexperten menar att för de transporter där man med hänsyn till betalningsvillkoren kan använda sea waybills, så föredrar man att göra det så länge parterna litar på varandra. Detta tyder på att man är beredd att offra säkerheten som konossementet innebär till fördel för enkelheten som sjöfraktsedeln medför. I förhållande till nya kunder så kan logistikexperten dock se tendenser att man mer än vanligt föredrar att använda sig av konossement på grund av säkerheten som denna innebär. Detta på grund av att läget i världen framstår som osäkert, och att det finns tendenser att man oftare nu än innan inte är lika säker på köparens betalningsförmåga eller liknande.

En annan utmaning som identifieras är säkerhetsaspekten. De digitala systemen framhävs ofta som säkrare än användningen av traditionella papperskonossement. Advokat Sköld ser dock risken att om ett sådant här system hackas en gång så är man illa ute. Det finns många fler som kan attackera ett digitalt system än som kan ta ett papperskonossement eller lura till sig pappret. Så fort en redare känner sig osäker så kommer denna att backa. Vanliga brev är svåra att hacka. Om man har kunnat hacka FBI så hade man antagligen kunnat hacka ett sådant här system. Det går inte att säga att vi inte kommer att bli hackade. Speciellt med tanke på transporter av krigsmateriel.

Den främsta svårigheterna med omställningen som logistikexperten identifierar är utformningen av systemet och nycklarna. Att detta ska göras på ett säkert sätt.

Leissner identifierar sjöfartens globala karaktär som den största svårigheten med omställningen. Då måste alla vara uppkopplade i samma system. Se bara till hur många individuella banksystem det finns i världen och hur svårt det är att få det att samspela. Att applicera tekniken globalt, blir en utmaning. Man behöver då sälja in det till alla aktörer inom sjöfartsbranschen.

Leissner tror att de elektroniska systemen riskerar att bli mycket mer sårbara än papperskonossementen. Han jämför även med attacken mot Maersks logistiksystem, gällande paradoxen med denna typ av system. Ett analogt system är mycket mer robust. Även om vi tar bort risken med hackerattacker då blockchain tydligen inte ska gå att hacka, så kvarstår risken med blackouter och liknande. Dvs. att allting lägger ner, i form av strömavbrott eller störningar inom systemet.

Logistikexperten menar att en omställning till elektroniska konossement hade underlättat transporterna utifrån hennes perspektiv. Det hade även minskat den stora oron över att konossementet ska komma bort eller förstöras i hanteringen av de många aktörerna. Även de situationer då ändringar behöver göras hade underlättats mycket, då tiden det skulle ta att skicka tillbaka konossementet hade minskat rejält. Detta hade i sin tur snabbat på processen med dokumenthanteringen och minskat behovet av att istället använda LOI.

Logistikexperten identifierar även en möjlighet kopplat till de elektroniska konossementen, att kunna använda sig av konossement även då postgången inte fungerar. Hon hänvisar till situationen under Corona, då det inte delades ut någon post i Kina. Istället mer eller mindre tvingades man att gå över till att använda sig av sea waybills för dessa transporter, då de kan sändas över via mejl.

6.2.4 Rättsliga aspekter av e-konossement, om aktuellt för respondenten

De främsta rättsliga svårigheterna som advokaterna och juristen identifierar är kopplade till avsaknaden av en tillämplig konvention. Detta medför stor osäkerhet kring utfallen i olika frågor. Framförallt nämns oklarheterna kring de sakrättsliga frågorna som kan uppstå, och om det överhuvudtaget är möjligt att tillämpa traditionsprincipen avseende elektroniska konossement, då det som överförs är en "nyckel" till dokumentet. Även om de tror att användningen av elektroniska konossement eventuellt hade varit möjlig enligt svensk lag, och att en svensk domstol hade kunnat godkänna en sådan användning med tanke på rättsfallet om elektroniska skuldebrev, så kvarstår tveksamheten på grund av sjöfartens internationella karaktär. Det behöver inte bara stå sig i Sverige, det krävs även att det är gångbart i andra jurisdiktioner.

För att användningen skulle lyckas på ett smidigt sätt så efterfrågar de en IMO konvention. Det skulle även behövas ett gemensamt system, utfärdat av exempelvis IMO. De tror att detta är något som hade varit bra för världshandeln. Hittills har de stora rederierna sett det som något av en konkurrensfördel att man kan erbjuda sina kunder ett eget system, som man framhäver som säkert och liknande. För att omställningen skall lyckas är det dock harmonisering som behövs.

Advokaterna och juristen tror att användningen kan fungera i Sverige, men det är svårt att överblicka. Med ett konossement på papper så vet man att det brukar fungera i de flesta länder och man vet vilka effekter det brukar ha. Det elektroniska konossementet medför fler osäkerheter. Detta huvudsakligen på två plan; dels måste man bedöma den tekniska lösningen och dels måste man försöka förutse vad som kommer hända i andra länder. Det framstår då som lockande att fortsatt använda det traditionella konossementet som man vet fungerar. Det går att presentera det även inne i de minsta hamnarna i Afrika utan problem. Man är skyddad. Riskerna med användningen av det traditionella konossementet är därmed inte särskilt stora. Det elektroniska konossementet framstår dock fortsatt som förenat med flera stora risker.

Gällande om ett elektroniskt konossement skulle prövas enligt svensk rätt, så lyfter juristen rättsfallet NJA 2017 s. 769 om elektroniskt skuldebrev. Men läget blir rätt osäkert om man

blandar in en tredje man. Pappret jämförs med en nyckel. Att det är elektroniskt dokument innebär egentligen bara att nyckeln istället utgörs av ettor och nollor.

Juristen och advokaterna ser att skillnaderna i de sakrättsliga regleringarna blir ett större problem än de tekniska svårigheterna, som brukar omtalas i diskussionen. Det kanske är lättare för England att använda elektroniska konossement eftersom att de inte använder sig av traditionsprincipen. Å andra sidan spelar de ingen roll att de inte tillämpar den så fort de handlar med någon i ett land där traditionsprincipen tillämpas.

Så länge det rör sig om slutna system vid användningen av elektroniska konossement så är man inte skyddad vid en konkurs. Konossementet är det enda dokumentet som uppfyller traditionsprincipen. Det gäller alltså att ett elektroniskt konossement också ges ’document of title’ funktionen så att denna kan uppfylla traditionsprincipen för att denna svårighet skall kunna överkommas.

Advokat Leissner är dock av uppfattningen att man överkommit de juridiska svårigheterna och att det istället handlar om att lösa det praktiska, dvs. ta fram ett system som aktörerna inom branschen får förtroende för och ansluter sig till. Han uttrycker att juridiken är vad den är, och att det nu snarare handlar om att göra samma sak men på ett nytt sätt.

På frågan om vilken påverkan införandet Electronic Trade Documents Act 2023 i England kan tänkas få på användningen av elektroniska konossement, blir svaret från juristen att den engelska rätten har haft stort inflytande inom sjörätten tidigare men kan få mindre betydelse framöver. Detta då det kan vara svårt att förutse i vilket lands domstolar som en tvist kommer att hanteras. Tidigare så har, ur svensk synpunkt, en prorogationsklausul i ett konossement till England och engelsk domstol hanterats enligt Brysselförordningen. Numera är dock England inte med där längre. Haagkonventionen, som de har gått med i, gör dessutom uttryckligen undantag för transportavtal, varmed den inte heller går att tillämpa.

Det uttrycks från juristen och advokaterna att det ställer till det för England att de nu inte är en del av EU längre. De behandlas numera som ‘vilket tredje land som helst’. Det fungerar inte längre med England som med andra EU-länder, dvs. att de kan åka till vilket annat EU-land som helst och verkställa en dom. Istället blir det nu en ny prövning, där den engelska domen visserligen kan få ganska stort bevisvärde.

En tanke som juristen lyfter är användningen av en ny typ av verksamhet där konossementen hade kunnat deponeras för att sedan hämtas upp av de aktuella parterna eller någon som agerar å partens vägnar. Detta hade kunnat vara på en bank eller liknande, där ett tillfredsställande mått av säkerhet finns att tillgå.

6.2.5 Tankar om branschens inställning till förändring och digitalisering

Gällande branschens inställning till förändring generellt menar advokaterna och juristen att det är svårt att säga generellt, men att de har en bild av branschen som innovativ. Juristen lyfter den västsvenska sjöfarten som otroligt innovationsdriven, kanske främst på den tekniska sidan, men även sett till den juridiska sidan. Som exempel tar han upp några Donsö-redare som håller på med just in time-konceptet, och vill ändra ett väldigt

traditionsrikt system för resebefraktning och resecertepartier. Dessa har dock kunnat se att t.ex grekerna inte alls är intresserade av den förändringen.

En aktör som de identifierar som eventuellt fortfarande behöver övertygas är bankerna. De vill inte stå för stora risker och vill därför ha en bättre inblick och förståelse i upplägget. Detta är även en väldigt avgörande aktör i transaktionerna eftersom att det är härigenom pengarna skall vandra. De vet vad de har men inte vad de får, och denna osäkerhet får dem att tveka. Advokaterna och juristen menar dock att implementering genom mindre justeringar i de befintliga regleringarna för att pinpointa systemet, borde kunna användas för att komma till rätta med detta. De belyser även att standardiseringen, och att man är överens globalt, blir avgörande. Enligt juristen har man: "Hellre ett betydligt sämre system som är standardiserat, än ett betydligt bättre som inte är det."

Logistikexperten kan från sitt perspektiv och utifrån sina erfarenheter inte se någon aktör som inte skulle dra fördel av en omställning. Hon har även svårt att se någon särskild aktör som skulle ställa sig negativ till det.

6.2.6 Framtiden

Advokaterna och juristen ser att trögheten hos IMO gör att branschen framstår som förändringsobenägen, men menar att denna bild inte är rättvisande för andra delar av branschen. Den svenska sjöfarten beskrivs exempelvis som avancerad och i framkant av utvecklingen.

Samtliga respondenter delar uppfattningen att om kunderna är med på omställningen, så hade det gått undan. Advokaterna och juristen menar även att bankerna måste övertygas om att det finns en vinst i omställningen. För att detta ska vara möjligt så måste riskerna bemötas. Detta då bankerna räknar vinsten i förhållande till riskerna. En viktig del av detta är då implementeringen av gemensamma regler. Detta kan i sin tur vara en orsak till trögheten då det är många länder som skall övertygas om att en implementering bör göras.

Advokat Sköld och juristen tar upp Brexit som ett exempel på vikten av harmoniseringen. Arbetet inom EU har kanske framstått som jobbigt och omfattande, men det är även det som har gjort att vi kan ha de låga priser som vi har inom EU. Efter Brexit väljer nu många kunder att inte längre handla med England. Detta på grund av allt det merarbete och ökade kostnader som detta nu innebär.

Om logistikexperten ska spå framtiden så tror hon att det beror på vad som händer framöver. Hennes uppfattning är att användningen av internet, med hjälp av olika säkerhetslösningar, har fördelar gällande säkerheten i relation till användningen av papperskonossement. Säkerheten i systemen är även den aspekt som hon tror blir avgörande för att de ska lyckas.

Logistikexperten är även av uppfattningen frågan om infrastrukturen i hamnarna inte är lika avgörande längre. Detta då ordern skickas via mejl oavsett, och det borde därför inte innebära något större utmaning att använda ett elektroniskt system även för dokumenten. En annan aspekt hon lyfter är att säljarna kan behöva informeras mer gällande betalningsvillkorens

effekter och vilket arbete de leder till. Detta då de kanske inte alltid fullt ut förstår vilka konsekvenser valet av ett visst betalningsvillkor får.

Advokat Leissner tycker att allt talar för att det blir en omställning förr eller senare. Konossementen kanske kan vara den sista analoga utposten just på grund av sina särskilda funktioner och egenskaper. Han är av uppfattningen att om det var möjligt att använda sig av elektroniska konossement istället för pappersdokument, så är det en överväldigande del, i alla fall i västvärlden, som hade omfamnat detta.

Samtliga respondenter ser ett behov av harmonisering, och att man behöver vara överens och samarbeta globalt kring omställningen. Respondenternas sammantagna uppfattning framstår som till övervägande del positiv i förhållande till omställningen, och de är överens om att det hade inneburit stora fördelar för samtliga aktörer inom branschen.

7. Omställning till användning av elektroniska konossement

Efter att nu ha undersökt de rättsliga förutsättningarna och branschens inställning till införandet av elektroniska konossement kan det konstateras att det föreligger en hel del fördelar med införandet, men kanske även fortsatta hinder för att digitaliseringen skall lyckas.

7.1 Konossementets historiska kopplingar

En av konossementets särskilda egenskaper som kan tänkas spela in att svårigheterna med att digitalisera just detta transportdokument är dess starka historiska kopplingar. Det är ett instrument som har utformats genom seder och handelsbruk snarare än som ett rättsligt instrument.[309] Det kan tänkas vara ett argument för att det skulle vara relativt naturligt att utveckla instrumentet vidare genom att branschens behov styr dess utveckling, och behovet har under de senaste åren ändrats allt mer.

Det är dock flera hundra års traditioner som är anledningen till att konossementet ser ut som det gör idag, och med andra ord inte en utformning som skett över en natt. Då är det kanske inte så konstigt att en sådan modernisering som digitaliseringen innebär tar lite tid. Just i och med att en förändring för ett instrument som i grunden bygger på handelsbruk behöver ske genom en förändring av handelsmönstret, blir det än mer förståeligt att förändringen tar tid. Förändring medför osäkerheter, vilket kan tänkas vara en anledning till att "handelsmönster har en benägenhet att konservera sig", som Kurt Grönfors så fint uttryckte det.[310]

Konossementet har dessutom en särskild ställning inom handeln. Det lyfts ofta fram som väldigt säkert och fördelaktigt att invända. Det verkar närmast vara en allmän uppfattning inom internationell handel att konossementet är det mest "guldkantade" transportdokumentet som finns. När konossementet tillskrivs sådan hög status och stor betydelse, kan man förstå om parterna bemöter en förändring av det med viss skepticism. Man vet trots allt bara säkert

[309] Jfr Stevens. 2018. s. 6 f.
[310] Grönfors. 1990 s. 245

vad man har och inte vad man får. En viss oro över att en förändring skulle försämra något som tillskrivs så hög status kan då tänkas vara förståelig.

7.2 Incitament för omställningen

En omställning till elektroniska konossement framstår dock som att det skulle medföra en stor mängd fördelar, som tidigare nämnt. En av dessa är kostnaderna kopplade till användningen av konossement, som hade minskat vid en övergång till elektroniska konossement.

Förutom att det underlättar i det administrativa arbetet för parterna att överföringarna mellan dem hade gått snabbare än när man behöver förlita sig på traditionell postgång med alla risker detta medför, då eventuella ändringar och liknande kan göras snabbare, så innebär det även minskade administrativa kostnader. Dessa administrativa kostnader beräknas uppgå till 22% av detaljhandelskostnaderna för varorna, och aktörer i flera led hade alltså kunnat dra fördel av en omställning.[311] Behovet av att utfärda LOI för att kunna få godset levererat utan uppvisande av konossementet försvinner också, med de besparingar i både arbete och kostnader som detta innebär.

Det handlar inte heller om att det är ett par papper som skall utfärdas och hanteras. Mängden papper som går åt för transporterna är enorm, något som även belysts tidigare. Den stora mängden dokument innebär en hög kostnad för parterna. Det finns uppgifter om att hanteringen av pappersdokument kostar sjöfartsindustrin flera hundratals miljarder dollar per år. Vid användning av elektroniska konossement hade kostnader för anlitande av budfirmor, leverans av dokumenten, papper till dokumenten i flera uppsättningar, och liknande, kunnat sparas in.

Sett till mängden papper som används kan även miljöaspekten av detta vägas in. Det uppskattas att den internationella handeln genererar fyra miljarder pappersdokument per år.[312] Något som alltså kan tänkas ha ganska stor miljöpåverkan bara vid framställningen, för att inte nämna transporterna av dessa. Idag läggs dessutom allt mer fokus på miljön och företag marknadsför sig som "gröna" och miljövänliga för att locka kunder. Är det då verkligen försvarbart att använda en sådan enorm mängd papper för transporterna? Även om transporterna skulle ske med båtar som har elektrifieras och drivs av "grön el" eller liknande, så är det inte ovanligt att transportdokumenten skickas med flyg för att hinna fram till avlastaren i tid. Procedurerna för hanteringen av transportdokument är därmed något som borde vägas in i bedömningen av hur "gröna" transporterna skall anses vara. Mycket fokus har lagts på omställningen av själva fartygen, men detta är en aspekt som också behöver följa med i utvecklingen.

Ett argument som ofta lyfts i förhållande till digitaliseringen är transporternas tid i relation till tiden för hanteringen av dokumentationen. Det målas upp en bild av att hamnarna är överfulla av fartyg som väntar på försenade konossement för att kunna lasta av.[313] Denna bild framstår

[311] Jensen, m.fl. 2019. s. 4
[312] Kennedys Law. *The Electronic Trade Documents Act 2023: UK modernises the law surrounding electronic bills of lading*.
[313] Jfr Grönfors. 1990. s. 246

dock inte som helt rättvisande, med hänsyn till både den relativt omfattande användningen av garantier för utlämnande av godset utan konossement och bilden som målats upp av respondenterna i intervjuerna.

Visst verkar det finnas ett problem med att konossementen försenas eller försvinner under transporten, men detta brukar man då lösa med garantier för att ändå kunna ta leverans av godset. Visserligen går transporterna snabbare idag än de gjort tidigare, och fartygen har växt enormt mycket i både storlek och lastkapacitet sedan konossementets tidiga dagar, vilket har ökat deras produktivitet.[314] Detta sätter dock snarare press på det administrativa arbetet än på postgången och kurirerna. Det medför en större mängd dokument som skall hanteras för varje last, då antalet lastpartier för varje skeppning har ökat. Behovet av att utfärda LOI för leveransen och liknande ökar dessutom mängden dokument och administrativt arbete ytterligare.

Den administrativa processen hade, som sagt, kunna underlättas genom en omställning till elektroniska konossement. Världshandeln och distributionskedjan fungerar på bästa sätt när en goddsström åt ena hållet motsvaras av en penningström åt andra hållet. Då dokumentet är avgörande för betalningen blir det därmed avgörande med en snabb transport av dokumenten för att transporten av det fysiska godset skall vara effektiv.[315] När konossementet måste kompletteras med användning av andra dokument kan det sägas att konossementet misslyckas att på ett tillfredsställande sätt utföra de funktioner som det i grunden utvecklades för.[316]

Just på grund av konossementets grund i konserverade handelsmönster, som nämndes ovan, kan dess funktion i den nuvarande utformningen tänkas vara beroende av att världen fungerar som den alltid har gjort. Att världen skulle se likadan ut framstår dock som en närmast märklig tanke. Otroligt mycket har ändrats inom sjöfarten bara de senaste decennierna. Speciellt med den snabba tekniska utvecklingen så sker förändringen fort. Förändringen av världen, som konossementet skall verka i, går också fort. Särskilt med hänsyn till de nya svårigheterna vi möter med klimatförändringar, miljökatastrofer, pandemier, krig och liknande, vilka påverkar alla delar av samhället och alltså även sjötransporterna.

Det finns redan exempel på problemen som detta kan innebära. Vid vulkanutbrottet i Eyjafjallajökull på Island 2010 ställdes 100 000 flyg in. Det påverkade både passagerare och flygfrakt, och därmed även försörjningskedjan. Gods uppskattat till ett värde av 50 miljarder dollar försenades. Ledande aktörer inom industrin insåg då att deras möjligheter att agera vid störningar av denna typ var direkt kopplat till deras möjligheter att dela information med sina partners i försörjningskedjan så snabbt och effektivt som möjligt.[317]

---

[314] Grönfors. 1990. s. 246
[315] Jfr Grönfors. 1990. s. 241.
[316] Jfr Goldby. 2011. s. 2
[317] Casanova, Didier, Dierker, David, Hausmann, Ludwig, Jensen, Bjørnar, Stoffels, Jaron. *The multi-billion-dollar paper jam: unlocking trade by digitalizing documentation*. 2022. McKinsey & Company Travel, Logistics & Infrastructure. s. 3

Ett annat exempel som fortfarande ligger ganska färskt i minnet är Covid-19-krisen. Den påverkan som detta fick på försörjningskedjan liknade det vid vulkanutbrottet 2010. Containrar med försvunna eller felaktiga dokument dröjde kvar i hamnen då flygen som fraktade de fysiska dokumenten ställdes in. Utan den korrekta dokumentationen kunde hamnarbetarna och tullverket inte lossa lasten, vilket ytterligare bidrog till stockningen och förseningarna. Detta ledde till förluster i försäljningen och ökade kostnader för transportörer. Sådana komplikationer hade kunnat undvikas genom transparent och tillgänglig digital dokumentation.[318]

Dessa händelser gjorde behovet av mer effektiva och motståndskraftiga handelsförfaranden än mer tydligt. Digitaliseringen kan spela en avgörande roll i detta eftersom det möjliggör ett flöde av information.

Ett annat tecken på behovet av omställning kan utläsas av just handelsmönstren. Något som har tagits upp flera gånger i olika delar av framställningen är den ökade användningen av sjöfraktsedlar på bekostnad av konossementen. Den största fördelen med dessa i förhållande till konossementen verkar, som nämnt, vara det faktum att de går att ha digitalt och kan sändas över mellan parterna via mejl, medan en nackdel är att de inte innebär samma skydd för parterna. Den omständigheten att parterna är beredda att offra säkerheten som konossementet innebär för enkelheten med sjöfraktsedeln kan tänkas säga en del om behovet av digitalisering. En digitalisering av konossementet kan leda till att parterna inte längre tvingas välja. De får säkerheten som konossementet innebär men med enklare användning. Detta hade parterna kunnat vinna otroligt mycket på och de hade nog säkerligen föredragit att använda detta, vilket är en syn som även respondenterna i intervjuerna delar.

7.3 Tidigare problem

Digitaliseringen av konossementen har haft begränsad framgång på grund av ett antal problem, både praktiska och rättsliga, vilka analyserades i avsnitt 5.1.2. Genom analysen framstår det som att de flesta problem har lösts genom de tekniska framgångarna på området. Här uppstår ett intressant möte mellan två världar, den tekniska och den juridiska. Teknikvärlden kännetecknas av snabb utveckling och en framåtsträvande anda. Juridiken å sin sida, är trög i sin utveckling och hänvisar till rättssäkerheten för att visa vikten i detta. Den är traditionsbunden och de rättsliga principerna har en lång historia, som man inte gärna gör avsteg ifrån utan längre eftertanke. Precis som Advokat Leissner uttryckte i intervjun så blir det något av en kulturkrock mellan dessa världar när de plötsligt behöver samarbeta. Något som kan tänkas förklara en del av de problem som tidigare fanns gällande digitaliseringen.

Detta kan tänkas vara en anledning till att omställningen ännu inte lyckats. Det tar tid för de väldigt olika världarna att lära sig kommunicera med varandra och hur de skall samarbeta. De tekniska lösningarna har tagits fram, men då har dessa inte ansetts ta hänsyn till de juridiska aspekterna. Sedan har juridiska lösningar tagits fram, exempelvis genom att på avtalsrättslig väg komma runt lagens tillkortakommanden, men då har inte tekniken lyckats utformas på ett

[318] Casanova, m.fl. 2022. s. 3

sådant sätt att aktörerna övertygas om att funktionerna i konossementet är uppfyllda. Det gäller alltså att dessa två världar skall hamna på samma våglängd och komma ikapp varandra. Något som nu verkar nu vara på gång.

Blockchain-tekniken kan tas som ett exempel på detta. Regleringarna, både Rotterdamreglerna, Model Law och engelska Electronic Trade Documents Act, har börjat tala om ‘exklusiv kontroll’ som ‘funktionell motsvarighet’ istället för att fortsätta ha samma strikta, traditionella syn på besittning som man haft tidigare. Detta kan ses som ett tecken på att juridiken har börjat värma upp sig. Samtidigt har blockchain-tekniken börjat användas i utformningen av plattformar som är tänkta att användas för elektroniska dokument, exempelvis TradeLens, vilket är en teknik som möjliggör att endast en användare åt gången har rådighet och kontroll över informationen. De två världarna börjar alltså mötas, och genom att få juridiken och tekniken att samspela kan antagligen de flesta problemen i förhållande till digitaliseringen lösas.

En viktig aspekt i förhållande till digitaliseringen är säkerheten. Bekymret över att en tillräcklig grad av säkerhet måste kunna upprätthållas finns från alla inblandade aktörer. Lagstiftaren och juridiken ställer krav på att kontrollen skall vara exklusiv och att informationen inte skall kunna manipuleras. Försäkringsbolagen vill inte försäkra användarna av systemet om de bedömer att risken med användningen är för stor. Aktörerna som är tänkta att använda systemet vill inte riskera att informationen är utsatt, och framför allt vill de inte stå utan försäkringsskydd. Utvecklarna av systemet har också ett intresse i att säkerheten är tillräcklig. En cyberattack mot systemet kan räcka för att aktörerna skall bli avskräckta från användningen av det.

Detta är en oro som även uttrycktes från aktörerna i intervjuerna, som lyfte utsattheten i ett digitalt system jämfört med ett analogt. Cyberattacker har även blivit allt vanligare i dagens samhälle generellt. Antalet hackare som går på ett elektroniskt konossement på en digital plattform jämfördes av Advokat Sköld med antalet bedragare som går på ett papperskonossement i handen på ett DHL-bud. Det ligger något i den tanken, men det kan också tänkas vara en produkt av en värld i förändring. Bedrägerier har skett genom alla tider och i olika omfattningar. Det kan nog snarare tänkas handla om att bedrägerierna byter arena.

En annan aspekt som bidragit till den begränsade omställningen är, som nämnt, försäkringsskyddet. När International Group of P&I Clubs nu har formellt godkänt användningen av ett flertal plattformar, sänder detta en signal till aktörerna i resten av branschen att det trots allt inte är så farligt och riskfyllt att använda sig av de elektroniska systemen. IG:s tidigare förhållning till dessa framstod snarare som avskräckande för parterna. Försäkringstagaren fick då själv stå för risken som osäkerheten med omställningen medförde. Att även IG nu är med på båten och är beredda att vara med och bära denna risk sänder en mycket mer uppmuntrande signal till de övriga aktörerna. Detta kan antas få stor betydelse för omställningen då parterna nu i större utsträckning kan tänkas våga använda system då de är omfattade av försäkringsskyddet.

En annan aktör som är viktig att få med sig i omställningen är bankerna. Dessa hanterar, som nämnt, konossementet som säkerhet vid garantier. Även om betydelsen av *letters of indemnity* kan tänkas minska när det inte längre kommer att finnas samma behov av att ta leverans av godset utan presentation av konossementet, så kommer antagligen användningen av *letters of credit* att vara fortsatt stark. Det är då avgörande att banken ser det elektroniska konossementet som möjlig att uppfylla denna funktion som säkerhet. Genom mer uttrycklig rättslig reglering som erkänner det elektroniska konossementets giltighet och funktioner borde dock detta gå att åstadkomma. Det får alltså tänkas handla om frågan om förutsebarhet, då de risker som banken står genom garantierna är relativt stora.

7.4 Lagstiftning och förutsebarhet

Ett aspekt som återkommande genom arbetet framhållits som ett hinder för digitaliseringen är avsaknaden av rättslig reglering som säkerställer det elektroniska konossementets funktioner, främst som ‘document of title’, eller då dess omsättningsfunktion och möjliggörande av medelbar besittning över godset. Aktörerna vill kunna vara säkra på att det elektroniska konossementet tillerkänns samma status och ger samma rättsliga utfall som det pappersbaserade. Det som efterfrågas är med andra ord förutsebarhet över hur användningen kommer att spela ut.

I analysen av den svenska regleringen kunde inga större svårigheter för användningen av elektroniska konossement identifieras. Det framstod som möjligt att uppfylla lagens krav genom rätt tekniska lösningar. Det är besittning och tradition av elektroniska dokument som blir det avgörande att lösa. I denna fråga synes rättsfallet NJA 2017 s. 679 alltså kunna bidragit med en form av lösning. Att domstolen öppnar upp för användningen av funktionell motsvarighet likt de internationella konventionernas ansats om “functional equivalence” framstår som ett viktigt steg mot de elektroniska konossementen enligt svensk rätt, samt den svenska rättens väg mot anslutning till rättslikformigheten.

För förutsebarheten är det viktigt med brett nationellt erkännande, men också rättslikformighet, varför detta kan få större betydelse än vad det först kan ge sken av. För det nationella erkännandet hade det då varit användbart om de internationella konventionerna fick större genomslagskraft. Mycket har skrivits och spekulerats kring Rotterdamreglernas eventuella införande och för- och nackdelar med detta. I detta sammanhang kan bara konstateras att den uniforma ansats detta hade lett till hade underlättat omställningen. Även om regleringen inte skulle vara fläckfri, torde det finnas mycket för världshandeln att vinna på förutsebarheten med att ha samma syn och göra på samma sätt globalt sett. Oförutsebarheten hindrar omställningen. Aktörerna hänger då istället fast vid det som är säkert. Återigen, man vet vad man har men inte vad man får.

Förutsägbarheten framstår som extra viktig i förhållande till digitaliseringen av just transportdokumentet konossement. Detta på grund av dess komplexa natur, med de särskilda funktionerna och egenskaperna som är unika för just konossementet. Konossementet skiljer sig alltså så pass mycket från de andra transportdokumenten, exv. sjöfraktsedel och air waybill, att omställningen av konossementet måste utformas på egen hand. Likt utvecklingen

från början då sjörätten utvecklades avskilt från de andra transportsätten blir det då rimligt att så är fallet nu igen.

Rättslikformighet är, som sagt, ett värde som ofta framhålls inom sjörätten. Något som de internationella konventionerna alltså kan hjälpa till att uppnå. En annan väg till detta är att ta efter de andra ländernas initiativ på internationell nivå. Här kan nämnas Singapores införande av en ny lag där användningen av elektroniska dokument erkänns.[319] Denna går i linje med den nyligen införda engelska lag som behandlats ovan. Denna rättslikformighet har uppnåtts genom implementering av Model Law i de nationella regleringarna. Något som kanske nu, efter Englands initiativ, sprids vidare till andra länder.

Praktiska lösningar har gjorts genom att upprätta flerpartsavtal med villkor som efterliknar de för papperskonossement. Man använder då avtalsfriheten för att komma runt lagens tillkortakommanden. Haag-Visbyreglerna sätter minimigränsen, men det är fritt fram för parterna att avtala om allt som inte fastställs i konventionen. Inskränkningarna gäller bl.a ansvarsbegränsningar.[320] Parterna binds av villkoren i avtalet som ligger till grund för systemet. Det går då att avtala om överföringen och att det elektroniska konossementet skall vara giltigt, men det är fortfarande oklart hur en domstol skulle behandla det i händelse av en konflikt. Osäkerheterna kvarstår därmed egentligen och det finns fortfarande ett behov av en reglering i grunden.

7.5 Standardisering

Hand i hand med frågan om rättslikformighet går aspekten med standardisering. Som framförts tidigare, är det med hänsyn till branschens internationella karaktär, avgörande att man gör på samma sätt i olika delar av världen och branschen. Detta gäller både de rättsliga och praktiska delarna.

Ett tydligt exempel på detta är avseende plattformarna. Problemet med användningen av slutna plattformar har varit att de parter man handlar med också måste vara anslutna till samma system. Om en aktör i försörjningskedjan inte omfattas av det elektroniska systemet som används, så kommer man ändå att behöva använda papperskonossement för den transaktionen.

Konsekvensen av detta blir att minskningen i kostnader och ökningen i effektivitet inte blir så stor för aktörerna som man kanske tänkt sig. Risken blir då att parterna inte ser poängen i att ansluta sig till systemet. Något som leder till en ond cirkel, där det är svårt att få fart på anslutningsgraden. Detta utgör ett problem vid varje introduktion av ett nytt kommunikationsmedel. Likt när telefonerna kom. Det var ingen idé att ha en telefon när det inte fanns någon att ringa.

Om systemen istället hade varit standardiserade, dvs. antingen att det fanns ett eller åtminstone ett fåtal större system som mer eller mindre alla var anslutna till, så hade användningen fungerat smidigare. Alternativt om de system som användes kunde samverka

[319] Singapore Electronic Transaction (Amendment) Act 2021. Den 1 februari 2021 antog Singapores parlament ett lagförslag angående elektroniska transaktioner.
[320] Wilson, John F. *Carriage of goods by sea*. 2010. Pearson/Longman. s. 6

och kommunikationen mellan dem kunde ske sömlöst. Med andra ord att systemen hade använt sig av liknande tekniker med samma funktioner, vilka möjliggjorde denna sömlösa kommunikation.

I intervjuerna uttryckte samtliga respondenter just vikten av standardisering för att digitaliseringen skall lyckas. Juristen uttryckte det som att man hellre hade haft ett sämre system som var standardiserat, än ett mycket bättre system som inte var det.

Ett problem med standardiseringen blir dock precis det som nämnts som den största anledningen till behovet av att man skall göra på samma sätt globalt, nämligen branschens internationella karaktär. Länderna kan skilja sig väldigt mycket från varandra. Man har olika kulturer, olika historia och rättsliga traditioner, ändå ska man lyckas göra på samma sätt. Det är inte främmande att tänka sig att detta kan leda till svårigheter.

7.6 Fortsatta svårigheter

Trots många framsteg avseende digitaliseringen kvarstår fortfarande vissa svårigheter som kan motverka omställningen.

Ett exempel på detta är att problemen då slutna system används kvarstår, dvs. att det endast går att handla med parter under elektroniskt transportdokument då dessa parter är anslutna till samma system. Som nämndes kan detta dock överkommas genom standardisering, eller sömlös kommunikation mellan systemen. Frågan är dock hur troligt det är att detta genomförs. Förhoppningen får sättas till att parterna och systemutvecklarna inser värdet i detta.

En annan svårighet är de kostnader som följer med anslutningen och användningen till de elektroniska systemen. Detta kan särskilt tänkas bli avskräckande då man inte kan vara helt säker på att användningen fungerar, och att man alltså får det man har betalat för. Kostnaderna verkar inte störa branschen i någon större utsträckning, men det är just osäkerheten som ger intrycket av att det inte nödvändigtvis är en bra investering.[321]

De tidigare plattformarna som tidigare inte nått någon större framgång kan också verka avskräckande. De kan sända signalen till övriga branschen att de ändå inte lyckas och därmed inte är värda att investera i genom att ansluta. Detta blir alltså åter fråga om den onda spiral som nämndes förut angående bristen på anslutna parter till ett system. Det framstår dock som något dystopiskt att måla upp det som att nyckeln till att ett system skall bli framgångsrikt är att det redan är framgångsrikt. Det handlar nog snarare att man får locka med andra egenskaper hos systemet som får parterna att bortse från den än så länge bristande uppslutningen.

Ett problem med kostnaderna kan även vara parternas syn på dessa. Det kan bli missvisande att se det som att kostnader kommer att försvinna genom omställningen. När detta inte visar sig vara fallet blir parterna besvikna och avskräckta. Advokat Leissner uttryckte det som att kostnader inte försvinner, de flyttar på sig. En klok tanke. Det som parterna sparar in i

[321] Jfr Albrecht, Christian. *Blockchain bills of lading: the end of history? Overcoming paper based transport documents in sea carriage through new technologies*. 2019. Tulane Maritime Law Journal, 43. s. 261

exempelvis administrationskostnader kanske de istället får lägga på anslutningsavgifter eller liknande. Vinsten i användningen av det elektroniska systemet ligger kanske då främst i de många andra fördelar som har lyfts, såsom effektivitet och säkerhet, snarare än minskade kostnader. Dessa andra fördelar kan dock tänkas vara vinst nog.

7.7 Branschens syn på omställningen

Trots att den begränsade framgången med digitaliseringen kan ge en annan bild så framstår branschen i det stora hela som väldigt positiv till en omställning till användande av elektroniska dokument.

Detta märks dels genom uppslutningen av aktörer som tidigare framstått som mer tveksamma, till exempel P&I-klubbarna. Deras öppnande för användning av elektroniska system, som diskuterats ovan, kan som sagt få stor påverkan på omställningen. Även genom att det skapats organisationer som aktivt arbetar för att skapa och främja digital omställning. Ett exempel på detta är Digital Container Shipping Association (DCSA), som är ett samarbete mellan flera stora containerfraktbolag. Detta initiativ har hjälpt industrin att etablera digitala standarder för viktiga delar av informationsutbyte inom sjötransporter, som elektroniska konossement och fartygsscheman.[322]

Även införandet av de nationella lagarna som nämnts ovan kan ses som ett tecken på att länderna och deras lagstiftare är redo att vara en del av omställningsprocessen och vill främja digitalisering. En annan omständighet som stödjer denna bilden är de plattformar som har lanserats av olika stora aktörer inom branschen, som exempelvis TradeLens och ITD(essDOCS).

Bilden av branschen som mer positivt inställd till förändringen än man först kan tro blir än starkare genom intervjuerna med aktörerna verksamma inom branschen. I det stora hela är dessa positivt inställda till en digitalisering och kan se många fördelar i detta. De ser även att i princip samtliga aktörer skulle dra nytta av det, och är av uppfattningen att ingen av aktörerna de kommer i kontakt med skulle vara negativa till digitaliseringen generellt sett.

Samtliga respondenter identifierade olika svårigheter i relation till deras yrkesroller kopplade till digitaliseringen, men såg alla att dessa svårigheter var möjliga att överkomma. Om än vissa skulle vara något svårare än andra. Advokaterna och juristen var även av uppfattningen att det inte finns några större rättsliga hinder, utan att det snarare handlar om att hitta passande tekniska och praktiska lösningar. De tekniska lösningarna var även något som samtliga respondenter hade stor tilltro till.

Med tanke på att branschens mottagande av omställningen hittills framstått som svalt, fanns en farhåga om att eventuellt mötas av viss skepticism när intervjuerna skulle genomföras. Under intervjuerna vände dock denna bild helt, intervjuerna avslutades med en känsla av att branschen trots allt verkade ha ett ganska stort intresse för en omställning. Samtliga respondenter verkade även övertygade om att en digitalisering kommer att ske, frågan är bara

[322] Casanova, Didier, Dierker, David, Hausmann, Ludwig, Jensen, Bjørnar, Stoffels, Jaron. *The multi-billion-dollar paper jam: unlocking trade by digitalizing documentation*. 2022. McKinsey & Company Travel, Logistics & Infrastructure. s. 5

hur lång tid det tar. Denna uppfattning gav en mycket mer upplyftande nyans för analysen av förutsättningarna.

8. Avslutning

8.1 Sammanfattning och avslutande anmärkningar

Efter att först ha undersökt konossementets bakgrund och utveckling, undersöktes dess funktioner och egenskaper, samt regleringen av det i Sjölagen, vilket även analyserades i relation till elektroniska konossement. Några större hinder för omställningen i relation till regleringen kunde då inte påvisas.

Vidare undersöktes konossementets funktioner och reglering enligt engelsk rätt, i syfte att söka ledning från denna framstående nation inom sjörätt. I denna undersökning framkom att det var konossementets särskilda funktion som ‘document of title’ som orsakat mest bekymmer vid omställningen enligt engelsk rätt.

Med hänsyn till bekymret som ‘document of title’-funktionen ställt till med i engelsk rätt, undersöktes denna i relation till svensk rätt. Där konstaterades att omsättningsfunktionen och funktionen med medelbar besittning är de som kan tänkas motsvara denna funktion enligt svensk rätt. Likt situationen i engelsk rätt, är det även dessa funktioner som blir avgörande att lösa vid omställningen i relation till svensk rätt.

Efter detta undersöktes regleringen av konossementet i de två internationella regleringarna. Rotterdamreglerna och Model Law. Det kunde då konstateras att dessa har kommit med lösningar på ett antal problem som tidigare identifierats i relation till omställningen. Det får därmed tänkas att dessa kan bidra med stor ledning vid reformeringen av de nationella lagarna.

Detta följdes sedan av en översiktlig genomgång och analys av tre andra dokument med betydelse inom sjötransporter, nämligen sjöfraktsedeln, letters of indemnity och letters of credit. Sjöfraktsedeln har ökat i användning på bekostnad av konossementet, vilket kan tänkas bero på dess enklare utformning. Användningen av letters of indemnity kan tänkas minska när konossementet är mycket mindre troligt att inte vara framme i tid. Letters of credit har haft, och kan tänkas fortsätta ha, en viktig funktion i betalningsmekanismen. Det används för att skapa en trygghet för parterna i handeln, då utbytet av prestationer kan ske samtidigt.

Nästa avsnitt av framställningen utgjordes av en undersökning av förutsättningarna för elektroniska konossement. Detta gjordes först genom en analys av uppfyllandet av egenskaperna och funktionerna när konossementet istället är i ett elektroniskt format. Likt vad som kunnat konstateras tidigare, fanns här att det är ‘document of title-funktionen’ som blir avgörande för omställningen. Denna analys följdes sedan av en analys av uppfyllandet av de krav som ställs upp i de olika regleringarna som berörts i framställningen. Av denna analys

kunde konstateras att det inte framstår föreligga några större hinder för användningen av elektroniska konossement enligt Sjölagen. Det konstateras även att ett större genomslag för Rotterdamreglerna och Model Law med dess behandlingar av elektroniska konossement hade kunnat spela en viktig roll för rättslikformigheten.

Detta följdes sedan av en presentation av några av de plattformar för elektroniska konossement som tidigare lanserats. Det kunde här konstateras att det system som hållits i drift längst, ACL, antagligen har lyckats med detta då godset inte är tänkt att överlåtas under transporterna. Detta medför att det inte ställs särskilt mycket krav på plattformens utformning, varken ur ett tekniskt eller juridiskt perspektiv. Den något primitiva utformning som plattformen har, i jämförelse med exv. TradeLens, kan därmed trots allt fungera. Det kunde även konstateras att uppslutningen från branschen fortsatt varit begränsad. Detta då TradeLens, trots att det utgjorde ett samarbete mellan stora aktörer inom branschen, fick lägga ner sin plattform på grund av bristande engagemang från branschen.

Efter detta genomfördes en analys av utformningen av tradition och sakrättsligt skydd vid elektroniska konossement. Här söktes viss ledning i rättsfallet NJA 2017 s. 679, vilket kan tänkas få relativt stor betydelse för det elektroniska konossementets ställning i svensk rätt. Användningen av rådighet och kontroll som funktionell motsvarighet till besittning undersöktes, och detta framstod som att det blir beroende av den teknik som används för de elektroniska konossementen.

Vidare gjordes en översiktlig genomgång av blockchain som teknik och användningen av denna vid elektroniska konossement. Det framstod här som att tekniken innebär en rad möjligheter och kan tänkas uppfylla de kriterier som ställts upp i regleringarna, samt möjliggöra upprätthållande av konossementets grundfunktioner.

Vidare följde ett avsnitt som behandlade branschens inställning till digitalisering, där intervjuer med personer verksamma inom branschen genomfördes. Det kunde här konstateras att samtliga respondenter generellt var positivt inställda till digitaliseringen och kunde se stora fördelar för samtliga aktörer. De kunde utifrån sina olika yrkesroller även identifiera vissa svårigheter, men såg i slutändan att dessa skulle gå att överkomma. Samtliga respondenter var överens om att en digitalisering antagligen kommer att ske förr eller senare.

Framställningen avrundades sedan med en diskussionsdel där tankar och funderingar kopplade till den tidigare framställningen lyftes. Det kunde här konstateras att den långsamma digitaliseringsprocessen av just konossement kan tänkas ha kopplingar till det faktum att instrumentet utvecklats under lång tid och främst genom handelsbruk, vilket alltså får tänkas leda till att ytterligare utveckling också blir beroende av att handelsbruket utvecklas. Där lyftes även aspekten med att det rör sig om två väldigt skilda branscher som skall lyckas samarbeta i digitaliseringsprocessen, och kulturkrocken som detta innebär får tänkas ha medfört att processen tagit längre tid. Även det fortsatta behovet av stöd i lagstiftning lyftes som en aspekt. Samt vikten av standardisering för att användningen skall fungera globalt sett. Avslutningsvis konstaterades att branschen inte verkar så skeptisk till

omställningen som det först framstår, utan att denna snarare bara behöver lite tid på sig men att en uppslutning kring digitaliseringen nu verkar vara på gång.

Konossementets komplexitet och historiska utveckling, i kombination med kulturkrocken som uppstår när juridik och teknik skall mötas, kan alltså ses som möjliga förklaringar till varför digitaliseringen har tagit sådan tid. Användningen av elektroniska konossement framstår som möjlig enligt gällande svensk lag, om än med viss osäkerhet kring hur en domstol hade bedömt användningen. För att digitaliseringen skall lyckas krävs därmed mer uttryckligt stöd i lag för att bidra med den förutsebarhet som efterfrågas av samtliga aktörer.

Att det varit svårt att få den juridiska och den tekniska världen att kommunicera blir särskilt lätt att förstå när man i egenskap av juriststudent med ytterst begränsad teknisk förståelse, skall försöka begripa hur blockchain fungerar, och än mer när detta sedan skall försöka förklaras vidare. Det uppstår plötsligt en nyvunnen respekt för de ingenjörer och programmerare som sitter på andra sidan.

Även standardisering blir en avgörande aspekt för att digitaliseringen skall lyckas. På grund av branschens internationella karaktär är det av vikt att man gör på samma sätt och har samma syn på det elektroniska konossementet och dess funktioner globalt sett. Man har alltså hellre ett sämre system som är standardiserat än ett betydligt bättre som inte är det. Genom rättsliktformighet, standardisering och tekniska lösningar kan man uppnå den förutsebarhet som krävs för att överkomma problemet med att man vet vad man har men inte vad man får.

Avslutningsvis kan konstateras att användningen av elektroniska konossement framstår som möjlig enligt svensk rätt, om än fortsatt med viss osäkerhet. Domstolen har genom att öppna för användningen av elektroniska löpande skuldebrev eventuellt öppnat även för elektroniska konossement. Det framstår alltså som att Sverige kanske inte helt kan sägas vara med på båten avseende elektroniska konossement, men att utvecklingen går i den riktningen.

8.2 Slutsats

8.2.1 Vilka rättsliga funktioner och egenskaper har konossement enligt svensk rätt?

Konossementet har i huvudsak tre funktioner enligt svensk rätt. Den första är *avtalsfunktionen*, som innebär att det utgör bevis för att ett transportavtal har ingåtts på vissa villkor. Den andra är *kvittofunktionen*, som innebär att det utgör ett bevis för att gods av visst slag och mängd, i visst skick har tagits ombord på ett angett fartyg. Den tredje är *omsättningsfunktionen* som ger innehavaren en exklusiv rätt att få godset levererat till sig på destinationsorten. Denna funktion ger även innehavaren rätt att förfoga över godset under transporten, genom att besittningen av originalkonossementet likställs med besittning av det fysiska godset, s.k medelbar besittning.

8.2.2 Hur ser de rättsliga förutsättningarna ut för användande av elektroniska varianter av konossement enligt svensk rätt?

Varken *avtalsfunktionen* eller *kvittofunktionen* verkar inte innebära några svårigheter att uppfylla genom elektroniska konossement, då denna information kan skrivas in i det elektroniska dokumentet.

Det avgörande för uppfyllandet av *omsättningsfunktionen* framstår vara huruvida det elektroniska konossementet går att återställa, vilket har ett nära samband med besittning och tradition av det elektroniska konossementet. Genom rättsfallet NJA 2017 s. 679 öppnas upp för en ansats om kontroll och rådighet som funktionell motsvarighet till besittning i relation till elektroniska löpande skuldebrev. Genom att överföra kontrollen och rådigheten kan då det elektroniska skuldebrevet traderas. Med hänsyn till likheterna mellan löpande skuldebrev och konossement som värdepapper borde viss ledning kunna tas av rättsfallet vid hanteringen av elektroniska konossement.

Kravet på kontroll och rådighet över det elektroniska konossementet får tänkas bli beroende av vilken teknik som används, och innebär ett krav på ett visst mått av säkerhet. Så länge tekniken utformas på ett sätt som uppfyller dessa krav så framstår de som att de rättsliga förutsättningarna finns för användande av elektroniska konossement enligt svensk rätt. Det kan dock fortsatt vara något osäkert hur en domstol hade bedömt användningen då det ännu inte finns uttryckligt rättsligt stöd.

8.2.3 Hur ställer sig aktörer inom sjötransportbranschen till införande av elektroniska varianter av konossement?

De aktörer som har deltagit i intervjuerna inom ramen för detta arbete framstår generellt sett som positivt inställda till en digitalisering av konossement. Även om samtliga respondenter kunnat identifiera vissa svårigheter i relation till omställningen, så är de av uppfattningen att en omställning kommer att ske förr eller senare. Samtliga respondenter är överens om att i princip alla aktörer inom branschen hade dragit fördel av en omställning. De är även av uppfattningen att aktörerna inom branschen är intresserade av en digitalisering.

Avsaknaden av tillämplig internationell reglering och behovet av rättslikformighet lyfts fram som bidragande orsaker till att branschen framstått som tveksam. Även vikten av standardisering tas upp som en avgörande faktor. Utöver detta krävs att systemen som används för de elektroniska dokumenten uppnår en tillräckligt hög säkerhetsnivå. Respondenterna tror dock att dessa hinder går att överkomma. Samtliga respondenter är övertygade om att digitaliseringen kommer att ske, och att det bara är en fråga om när detta kommer att ske.

9. Källförteckning

9.1 Offentligt tryck

Prop. 1993/94:195 - om ny sjölag

SOU 2018:60 - Tillträde till Rotterdamreglerna

Dir. 2016:113 - En modern reglering av godstransporter till sjöss

9.2 Rättsfall

9.2.1 Svenska rättsfall

NJA 1996 s. 483

NJA 2010 s. 467

NJA 2017 s. 769

9.2.2 Andra domssamlingar

Lickbarrow v Mason (1787) 2 T.R. 63 (KB) (engelsk rätt)

Sanders Bros v. *Maclean & Co* (1883) 11 QBD 327, 341 (engelsk rätt)

9.2 Litteratur

Baughen, Simon. *Shipping law.* 2012. 5 uppl. Routledge.

Bogdan, Michael. *Komparativ Rättskunskap*. 2003. 2 uppl. Norstedts Juridik

Bull, Hans Jakob, Falkanger, Thor. *Transport Law in Norway.* 2013. Wolters Kluwer.

Dalen, Monica. *Intervju som metod*. Gleerups Utbildning. 2015.

Debattista, Charles. *Bills of Lading in Export Trade*. 2009. Tottel Publishing

Gunnarsson, Åsa, Svensson, Eva-Maria. *Rättsdogmatik: som rättsvetenskapligt perspektiv och metod*. 2023. Studentlitteratur.

Falkanger, Thor, Bull, Hans Jacob, Brautaset, Lasse. *Scandinavian maritime law - the Norwegian perspective*. 2011. 3 uppl. Universitetsforlaget.

Falkanger, Thor, Bull, Hans Jakob. *Sjørett*. 2010. 7 uppl. Sjørettsfondet Akademisk.

Heidbrink, Jakob. *Grundläggande fordrings- och skuldebrevsrätt*. 2019. Studentlitteratur.

Håstad, Torgny. *Sakrätt avseende lös egendom*. 2000. 6 uppl. Norstedts juridik.

Ihre, Rolf. *Handbok i Sjörätt och närliggande ämnen*. 2012. 3 uppl. Jure Förlag AB.

Ihre, Rolf. *Kommersiella Sjöfartsavtal*. 2016. Jure Förlag AB.

Røsæg, Erik. *Implementation of the Rotterdam Rules: Norway*. 2012. Talks on the Rotterdam Rules. Institutet för Sjö- och annan transporträtt.

Schelin, Johan. *Transport Documents under the Rotterdam Rules.* 2012. Talks on the Rotterdam Rules. Institutet för Sjö- och annan transporträtt.

Spanjaart, Michiel. *The Straight Bill of Lading*. 2024. Routledge.

Spanjaart, Mikael. *Multimodal Transport Law*. 2018. Routledge.

Stevens, Frank. *The Bill of Lading - holder rights and liabilities*. 2018. Routledge.

Sturley, Michael F. *The Rotterdam rules - a brief introduction*. 2014. Talks on the Rotterdam Rules. Axel Ax:son Johnsons institut för sjörätt och annan transporträtt.

Strömholm, Stig, Lyles, Max, Valguarnera. *Rätt, rättskällor och rättstillämpning - En lärobok i allmän rättslära*. 2020. 6 uppl. Norstedts juridik.

Tiberg, Hugo, Schelin, Johan, Widlund, Mattias. *Praktisk sjörätt.* Andra uppl. 2015. Jure Förlag AB

Tiberg, Hugo, Schelin, Johan, Widlund, Mattias. *Svensk Sjörätt*. 2016. Jure.

Tiberg, Hugo, Schelin, Johan. *Transport Law in Sweden.* 2016. Wolters Kluwer.

Strömholm, Stig, Lyles, Max, Valguarnera. *Rätt, rättskällor och rättstillämpning - En lärobok i allmän rättslära*. 2020. 6 uppl. Norstedts juridik.

Wilson, John F. *Carriage of goods by sea*. 2010. Pearson/Longman.

9.3 Artiklar

Albrecht, Christian. *Blockchain bills of lading: the end of history? Overcoming paper based transport documents in sea carriage through new technologies*. 2019. Tulane Maritime Law Journal, 43.

Basu Bal, Abhinayan. *Electronic Transport Records: An opportunity for the maritime and logistics industries.* 2014. Journal of Transportation Law, Logistics & Policy.

Bury, David A. *Electronic Bills of Lading: A Never-ending story?* 2016. Tulane Maritime Law Journal.

Casanova, Didier, Dierker, David, Hausmann, Ludwig, Jensen, Bjørnar, Stoffels, Jaron. *The multi-billion-dollar paper jam: unlocking trade by digitalizing documentation*. 2022. McKinsey & Company Travel, Logistics & Infrastructure

Goldby, Miriam. *Legislating to facilitate the use of electronic transferable records: A case study.* 2011. UNCITRAL. s. 7

Grönfors, Kurt. *Transportdokumenten - till hjälp eller hinder?* SvJT 1990.

Jensen, Thomas, Hedman, Jonas, Henningsson, Stefan. *Delivering business value with blockchain technology: the long journey of TradeLens*. 2019. MIS Quarterly Executive.

Takahashi, Koji. *Blockchain technology and electronic bills of lading*. 2016. Lawtext Publishing Limited. The Journal of International Maritime Law 22

Ulf Hellbacher. *KURT GRÖNFORS. Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement.* SvJT 1984.

9.4 Hemsidor

Allingham, Richard, Elliott, Elizabeth. *Digitalization of bills of lading*. 2022. Hill Dickinson. https://www.hilldickinson.com/insights/articles/digitalisation-bills-lading (hämtad 2023-10-04)

BIMCO. *BIMCO publishes Electronic Bill of Lading Standard for Bulk Shipping*. 2022. https://www.bimco.org/insights-and-information/contracts/20220714-ebl (hämtad 2024-02-12)

Bitcoin.se. *Är det skillnad på kryptovaluta, coin och token?* https://www.bitcoin.se/articles/ar-det-skillnad-pa-kryptovaluta-coin-och-token 2023. (hämtad 2024-02-27)

Bolero. *Bolero Rulebook and Title Registry.* https://www.bolero.net/rulebook-and-title-registry/ (hämtad 2024-02-16)

Castellani, Luca, Hoffman, Carter. *Status update: MLETR adoption in the G7 and emerging markets*. 2023. Trade Finance Global. https://www.tradefinanceglobal.com/posts/status-update-mletr-adoption-in-the-g7-and-emerging-markets/ (hämtad 2024-02-20)

Clark, Julian, Shour, Reema. *Legal recognition of electronic trade documents: UK joins global initiative to digitalise trade.* 2022. International bar association. https://www.ibanet.org/legal-recognition-electronic-trade-documents (hämtad 2024-01-03)

DBT Capital AB. *Ny teknik möjliggör digitala löpande skuldebrev i Sverige.* https://news.cision.com/se/dbt-capital-ab/r/ny-teknik-mojliggor-digitala-lopande-skuldebrev-i-sverige,c2919504 (hämtad 2024-02-16).

EUR-lex. *E-signatur i EU.* https://eur-lex.europa.eu/SV/legal-content/summary/esignature-in-the-eu.html (hämtad 2024-02-26)

Kennedys Law. *The Electronic Trade Documents Act 2023: UK modernises the law surrounding electronic bills of lading.* https://kennedyslaw.com/en/thought-leadership/article/2023/the-electronic-trade-documents-act-2023-uk-modernises-the-law-surrounding-electronic-bills-of-lading/ (hämtad 2023-11-01)

Lindeblad, Jens. *Digitalisering av löpande skuldebrev med blockkedjeteknik*. Lowell. https://hs.lowell.se/blog/digitalisering-av-l%C3%B6pande-skuldebrev-med-blockkedjeteknik (hämtad 2024-02-20)

Lowell. *Digitala löpande skuldebrev - snart verklighet.* https://hs.lowell.se/blog/digitala-l%C3%B6pande-skuldebrev-snart-verklighet (hämtad 2024-02-20).

Maersk. *A.P Moller - Maersk and IBM to discontinue TradeLens, a blockchain-enabled global trade platform*. https://www.maersk.com/news/articles/2022/11/29/maersk-and-ibm-to-discontinue-tradelens (hämtad 2023-10-20)

Manaadiar, Hariesh. *It is Official - UK Electronic Trade Document Bill becomes Law*. 2023. Shipping and Freight Resource. https://www.shippingandfreightresource.com/it-is-official-uk-electronic-trade-document-bill-becomes-law/ (hämtad 2023-11-02)

Matthan, Rahul. *Non Fungible Tokens*. https://exmachina.substack.com/p/non-fungible-tokens Ex machina. (hämtad 2023-12-21)

PierNext. *The closure of TradeLens: when technology is not enough.* https://piernext.portdebarcelona.cat/en/technology/the-closure-of-tradelens/ (hämtad 2024-02-20).

Stephenson Harwood. *Electronic Bills of Lading - Is their time now?* 2021. https://www.shlegal.com/docs/default-source/news-insights-documents/2021/electronic-bills-of-lading-is-their-time-now---august-2021.pdf?sfvrsn=a37be85b_0 (hämtad 2023-10-09)

The Swedish Club. *Cirkulars - P&I - No: n2705/2023. Electronic (Paperless) Trading.* 2023. https://www.swedishclub.com/news/circulars/electronic-paperless-trading-8/ (hämtad 2024-02-16)

UK Law Commission. *Electronic Trade Documents.* https://lawcom.gov.uk/project/electronic-trade-documents/ (hämtad 2023-10-03)

UNCITRAL. *Model Law on Transferable Records.* https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records (hämtad 2024-02-20).

UNCITRAL. *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (the "Hamburg Rules")*. https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules (hämtad 2024-02-20)

9.5 Videomaterial

Maersk (2015). “The Paper Trail of a Container (full version)”. https://youtu.be/p8yH4e-Aafk?si=4XU5pItX9w_Oz7qi (2023-10-02)