

## Nr 35

**Lagutskottets betänkande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1973: 137 med förslag till lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) m. m. (gods- och passagerarbefordran till sjöss), jämte motion.**

I propositionen 1973: 137 har Kungl. Maj:t (justitiedepartementet) föreslagit riksdagen att

*dels* antaga förslagen till

1. lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1),

2. lag om ändring i lagen (1936: 277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement,

*dels* godkänna 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års internationella konvention rörande konossement.

Den med anledning av propositionen väckta *motionen 1973: 2051* redovisas på s. 34.

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

Genom propositionen läggs fram förslag till nya regler om befordran av gods och passagerare till sjöss.

Reglerna om godsbefordran bygger på ett år 1968 avslutat tilläggsprotokoll till 1924 års konossementskonvention. Det föreslås att tilläggsprotokollets bestämmelser om konossementsbefordran tas in i sjölagen. Dessutom föreslås att vissa andra regler om godsbefordran, bl. a. om ansvaret vid underbortfraktning och genomgångsbefordran, moderniseras. Förslaget innebär en skärpning av bortfraktarens ansvar för godset. Bl. a. höjs ansvarsbeloppet för bortfraktarens transportansvar och det införs en särskild regel om ansvar för dröjsmål, som uppstår under transporten. Vissa oklara preskriptionsfrågor regleras också. För bortfraktarens anställda och andra medhjälpare skall gälla samma regler om inskränkning i och begränsning av ansvarigheten som för bortfraktaren själv.

De nya bestämmelserna om befordran av passagerare och resgods bygger i stora delar på ett föreliggande förslag till internationellt enhetliga regler i dessa ämnen. Bestämmelserna innebär i huvudsak att bortfraktarens ansvar för passageraren och hans resgods underkastas tvingande och väsentligt skärpta regler. Den nuvarande beloppsgränsen för personskada om 20 000 kr. per passagerare höjs till ett belopp i s. k. Poincaréfrancs motsvarande omkring 245 000 kr. Nu gällande regler om ansvarsfrihet för bortfraktaren för skada på resgodset — t. ex.

färjetransporterad bil — när skadan har vållats genom fel eller försumelse vid navigeringen eller handhavandet av fartyget föreslås bli utmönstrade. Bortfraktaren skall vidare bära ett tvingande ansvar för skada på grund av dröjsmål med befordringen av passageraren eller resgodset. Också vid passagerarbefordran skall bortfraktarens anställda och andra medhjälpare kunna åberopa samma regler om inskränkning i och begränsning av ansvarigheten som bortfraktaren själv. Reglerna om befordringsavtalet och befordringen bevaras i huvudsaklig överensstämmelse med de nuvarande.

Den nya lagstiftningen har tillkommit i nordiskt samarbete. Den föreslås träda i kraft den dag Kungl. Maj:t bestämmer.

## Lagförslagen

## 1 Förslag till

## Lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)

Härigenom förordnas i fråga om sjölagen (1891: 35 s. 1),

*dels* att rubriken närmast efter 168 § skall utgå,

*dels* att 8, 71—76, 91, 95, 97, 98, 101, 102, 118—123, 128—130, 135, 151—154, 161, 162, 167—182, 220, 222 §§, 255 § 2 mom., 284 och 337 §§ samt rubriken till 5 kap. och rubriken närmast före 167 § skall ha nedan angivna lydelse,

*dels* att rubriken närmast efter 76 § skall sättas närmast efter 75 §,

*dels* att nuvarande 5 kap. 171—182 §§ skall betecknas 6 kap. 171—182 §§,

*dels* att i lagen skall införas nya bestämmelser, 6 kap. 183—201 §§ och 15 kap. 348 §,

*dels* att till 6 kap. skall införas en ny rubrik och närmast före 76, 168, 171, 175, 188 och 200 §§ nya rubriker av nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## ANDRA KAPITLET

## Om redande i fartyg

8 §<sup>1</sup>

För skada, som av befälhavare, någon av besättningen eller lots genom fel eller försummelse i tjänsten åstadkommes, vare redaren ansvarig. Samma lag vare, om eljest skada åstadkommes av någon, som, utan att tillhöra besättningen, på grund av redares eller befälhavares uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Vad redare sålunda nödgas utgiva äge han söka åter av den, som vållat skadan.

*Om redares frihet från ansvarighet i vissa fall stadgas nedan i 122 och 171—173 §§, så ock i lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.*

*Bestämmelser om inskränkning av redares ansvarighet finnas i 5, 6 och 10 kap. samt i lagen (1936: 277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.*

FEMTE KAPITLET<sup>2</sup>

## Om befraktning

## Om befordran av gods

## 71 §

*De i detta kapitel givna bestämmelser angående fraktavtal skola, med de undantag som nedan stadgas, lända till efterrättelse allenast såvitt ej annat är uttryckligen överenskommet eller eljest må*

*Med bortfraktare förstås i detta kapitel den som genom avtal åtager sig befordran av gods med fartyg för annan, befraktaren.*

*Resebefraktning föreligger, om frakten beräknas för resa, och tids-*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1936: 276.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1936: 276 i den mån ej annat anges.

*Nuvarande lydelse*

*anses avtalat eller ock följer av sedvänja.*

*Angående befordran av gods sjöledes mellan Sverige och främmande stat är i vissa hänseenden särskilt stadgat i lagen i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.*

*Föreslagen lydelse*

*befraktning, om frakten beräknas för tid. Under resebefraktning inbefattas helbefraktning, delbefraktning och styckegodsbefraktning.*

## 72 §

*Bortfraktaren skall hålla fartyget sjövärdigt, tillräckligt bemannat, provianterat och utrustat samt i övrigt i behörigt skick.*

*I den mån ej annat följer av 168 § skola bestämmelserna i detta kapitel lända till efterrättelse endast såvitt ej annat är avtalat eller följer av sedvänja.*

*Om befordran i viss utrikes fart gälla i vissa hänseenden bestämmelserna i lagen (1936: 277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.*

*Bestämmelserna i detta kapitel gälla ej i den mån befordringen är underkastad gällande internationellt fördrag om befordran med annat transportmedel.*

## 73 §

*Avser fraktavtal visst fartyg eller har i enlighet med avtalet visst fartyg blivit anmält, må bortfraktaren ej för avtalets fullgörande använda annat fartyg.*

*Gäller fraktavtal bestämt fartyg, får bortfraktaren ej fullgöra avtalet med annat fartyg.*

## 74 §

*Gäller fraktavtal helt fartyg eller full last, må bortfraktaren icke medtaga gods för annan än befraktaren.*

*Gäller fraktavtal helt fartyg eller full last, får bortfraktaren icke medtaga gods för annan än befraktaren.*

## 75 §

*Överlåter befraktaren till annan sina rättigheter enligt fraktavtalet eller underbortfraktar han fartyget, svare han ändock för avtalets fullgörande.*

*Överlåter befraktaren sina rättigheter enligt fraktavtalet till annan eller underbortfraktar han fartyget, svarar han ändå för att avtalet fullgöres.*

*Nuvarande lydelse*

*Under resebefraktning innefattas i detta kapitel helbefraktning, delbefraktning och styckegodsbefraktning.*

**II. Om resebefraktning**

76 §

*Föreslagen lydelse***II. Om resebefraktning***Om fartygets behöriga skick.*

*Bortfraktaren skall sörja för att*

- 1. fartyget är sjövärdigt;*
- 2. fartyget är behörigen bemannat, provianterat och utrustat;*
- 3. lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka gods lastas, äro i gott skick för att mottaga, befordra och bevara godset.*

91 §

*Gods må ej utan stöd i avtal eller sedvänja lastas å däck.*

*Gods får ej lastas på däck.*

95 §

*När godset är inlastat samt erforderliga handlingar och uppgifter föreligga, skall befälhavaren eller den som eljest är därtill bemyndigad på avlastarens begäran utfärda konossement.*

*Efter att ha mottagit godset i sin värd, skall bortfraktaren eller befälhavaren eller den bortfraktaren eljest bemyndigad därtill på avlastarens begäran utfärda mottagningskonossement, förutsatt att behövliga handlingar och uppgifter föreligga.*

*När godset inlastats, skall ombordkonossement utfärdas på avlastarens begäran. Har mottagningskonossement utfärdats, skall det återlämnas när ombordkonossementet utfärdas. Mottagningskonossement, på vilket antecknats namnet på det eller de fartyg, vari godset lastats, samt tid för lastningen, utgör ombordkonossement.*

*Avlastaren äge erhålla särskilda konossement å delar av godset, där det utan väsentlig olägenhet kan ske; ersätte dock kostnad, som därav kommer.*

*Avlastaren har rätt att få särskilda konossement för delar av godset, om det kan ske utan väsentlig olägenhet. Han skall dock ersätta kostnaden därför.*

*Utfärdas enligt åtagande i fraktavtalet konossement med andra villkor för godsets befordran än de i avtalet upptagna och åsamkas bortfraktaren därigenom ökat ansvar, skall befraktaren hålla honom skadeslös.*

*Utfärdas enligt fraktavtalet konossement med andra villkor för godsets befordran än avtalet föreskriver och medför detta ökat ansvar för bortfraktaren, skall befraktaren hålla honom skadeslös.*

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 97 §

Har avlämnat gods orsakat skada för bortfraktaren eller annan, ersätte avlastaren skadan, såvida han eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

Var godset av lättantändlig, explosiv eller eljest farlig beskaffenhet och hade det inlastats utan att bortfraktaren ägde kännedom om dess beskaffenhet, vare avlastaren ansvarig, ändå att fel eller försummelse ej föreligger.

Har gods orsakat skada för bortfraktaren eller skada på fartyget, är befraktaren ersättningskyldig, om skadan beror av att han eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

Har lättantändligt, explosivt eller eljest farligt styckegods inlastats utan att bortfraktaren hade kännedom om dess beskaffenhet, är befraktaren ansvarig för skada och utgifter som direkt eller indirekt beror av att godset inlastats, även om fel eller försummelse icke föreligger.

## 98 §

Resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet.

Deviation eller annat uppehåll må, förutom för räddande av människoliv, göras allenast där sådant, för bärgning av fartyg eller gods eller för annat ändamål, må anses skäligt.

Deviation får göras endast för att rädda människoliv eller bärga fartyg eller gods eller av annan skälig anledning.

101 §<sup>3</sup>

Från godsets mottagande till dess avlämnande skall bortfraktaren hava noggrann vård om godset samt i övrigt iakttaga lastägarens rätt och bästa.

Bortfraktaren skall lasta, stuva, behandla, befordra, förvara och lossa godset på lämpligt och omsorgsfullt sätt. I övrigt skall han iakttaga lastägarens rätt och bästa från det han mottager godset till dess han lämnar ut det.

Har gods förkommit, minskats eller skadats, skall bortfraktaren snarast underrätta lastägaren eller, om denne ej är känd, avlastaren.

Har gods gått förlorat eller skadats, skall bortfraktaren snarast underrätta lastägaren eller, om denne ej kan nås, avlastaren.

## 102 §

Bortfraktaren vare behörig att å lastägarens vägnar företaga rättshandlingar, som avse godsets bevarande eller fortskaffande, samt kära i mål angående godset.

Bortfraktaren är behörig att på lastägarens vägnar företaga rättshandlingar, som avse godsets bevarande eller befordran, samt väcka talan i mål angående godset och utföra denna talan.

Uppstår behov av penningar för ändamål som i första stycket sägs, äge bortfraktaren anskaffa medel

Medel för ändamål som avses i första stycket äger bortfraktaren vid behov skaffa genom lån eller

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1967: 48.

*Nuvarande lydelse*

genom lån eller genom att sälja av godset. *Har bortfraktaren utan laga anledning upptagit lån eller verkställt försäljning, vare rätts-handlingen ändock* för lastägaren bindande, där tredje man var i god tro.

Kan godset icke förvaras utan fara för förskämning eller snar förstörelse eller skulle lastägarens kostnad för dess *förvarande* eller *fortskaffande* till bestämmelseorten uppenbarligen bliva alltför hög, må bortfraktaren *försälja* godset.

*Föreslagen lydelse*

genom att *pantsätta* eller sälja av godset. *Var rätts-handlingen ej behövlig, är den likväl* bindande för lastägaren, om tredje man var i god tro.

Kan godset icke förvaras utan fara för förskämning eller snar förstörelse eller skulle lastägarens kostnad för dess *förvaring* eller *befordran* till bestämmelseorten uppenbarligen bliva alltför hög, får bortfraktaren *sälja* godset.

## 118 §

*Förkommer, minskas eller skadas gods, medan det är i bortfraktarens vård ombord eller i land, vare han därför ansvarig, där ej antagas må, att förlusten, minskningen eller skadan orsakats av omständighet, som icke kan såsom fel eller försummelse tillräknas bortfraktaren eller någon för vilken han svarar.*

*Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att godset går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård ombord eller iland, om han ej visar att varken fel eller försummelse av honom själv eller någon för vilken han svarar orsakat eller medverkat till skadan.*

*Bortfraktaren är ej ansvarig, om han visar att skadan beror av*

a) fel eller försummelse, vartill befälhavaren, medlem av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, gjort sig skyldig vid navigeringen eller handhavandet av fartyget;

b) brand, som ej vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren själv;

c) fara eller olycka säregen för sjön;

d) högre hand;

e) krigshandling;

f) sjöröveri eller annan samhällsfientlig handling;

g) beslag eller annat ingripande av regering eller annan maktägan- de eller rättslig handräckningsåtgärd;

h) karantän;

i) åtgärd eller underlåtenhet av avlastaren eller godsets ägare eller hans agent eller representant;

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

j) strejk, lockout eller annat avbrott eller hinder i arbetet, oavsett orsak och omfattning;

k) uppror eller oroligheter;

l) räddning av människoliv eller bärgning av fartyg eller gods eller försök därtill;

m) godsets dolda fel eller särskilda beskaffenhet eller inneboende brist;

n) bristfällig förpackning;

o) bristfällig eller oriktig märkning; eller

p) dold bristfällighet hos fartyget som ej kunnat upptäckas med tillbörlig omsorg.

Utan hinder av andra stycket är bortfraktaren ansvarig för skada som beror av att han eller någon för vilken han svarar brustit i tillbörlig omsorg att sätta fartyget i behörigt skick före resans början. Det åligger bortfraktaren att till sitt fredande från ansvarighet visa, att sådan omsorg iakttagits.

Om vållande på befraktarens sida medverkat till skadan, gäller vad som är föreskrivet i 5 kap. 5 § skadeståndslagen (1972: 207).

## 119 §

Har gods av lättantändlig, explosiv eller eljest farlig beskaffenhet inlastats utan att bortfraktaren haft kännedom om dess beskaffenhet, äge han efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att ersätta skadan.

Är eljest gods av beskaffenhet att dess fraktande kan medföra äventyr för människor, fartyg eller last, vare lag samma, där avlastaren, ehuru förhållandet var honom veterligt, underlåtit att där om lämna upplysning.

Har lättantändligt, explosivt eller annat farligt gods inlastats utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet, får han efter omständigheterna föra iland, förstöra eller oskadliggöra godset utan skyldighet att ersätta skadan.

Har gods som avses i första stycket inlastats med bortfraktarens vetskap och samtycke, får han efter omständigheterna föra iland, förstöra eller oskadliggöra det utan annan ersättningsskyldighet än för fall av gemensamt haveri, om godset visar sig medföra sådan fara för fartyg, liv eller last att det ej är försvarligt att behålla det ombord.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 120 §

Ersättning för felande, minskat eller skadat gods beräknas på grundval av det värde, som godset skulle ägt, om det i oskadat skick avlämnats i rätt tid och på rätt plats.

Skadestånd enligt 118 § beräknas efter värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset avtalsenligt lossats eller skulle ha lossats från fartyget. Detta värde bestämmes efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om varken börs- eller marknadspris finnes, efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet.

Bortfraktarens ansvarighet är dock begränsad till tiotusen francs för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvarigheten därigenom blir högre, trettio francs för kilo av det berörda godsets bruttovikt. Med franc förstås den värdeenheter som anges i 348 §.

Användes behållare (container), pall eller liknande transportanordning för att sammanföra godset, skall vid tillämpning av första stycket varje kolli eller enhet som angivits i konossement eller annan frakthandling anses utgöra ett kolli eller en enhet. I övrigt skall det samlastade godset anses utgöra en enhet.

Genom överenskommelse mellan bortfraktaren och avlastaren kan gränsen för bortfraktarens ansvarighet bestämmas till högre belopp än som följer av andra och tredje styckena. Har uppgift av avlastaren om godsets art och värde utan förbehåll införts i konossement eller annan frakthandling, skall detta värde gälla som gräns för ansvarigheten, om denna därigenom blir högre än enligt nämnda stycken, och vid tillämpning av första stycket anses utgöra godsets verkliga värde, om ej annat styrkes.

Bestämmelserna i denna paragraf om begränsning av bortfraktarens ansvarighet gälla ej, om det visas att han själv vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 121 §

Vill mottagaren tala å minskning eller skada, give han bortfraktaren meddelande därom utan oskäligt uppehåll efter det han märkt eller bort märka minskningen eller skadan. Försummas det, vare han sin talan förlustig, där ej bortfraktaren eller någon för vilken han svarar förfarit svikligen eller visat grov vårdslöshet.

Har godset utlämnats utan att mottagaren givit bortfraktaren skriftlig underrättelse om minskning eller skada, som han iakttagit eller hade bort iakttaga, och om minskningens eller skadans allmänna art, anses godset utlämnat sådant det beskrivits i konossement eller annan frakthandling, om ej annat styrkes. Kunde minskningen eller skadan ej iakttagas vid utlämningen, gäller detsamma om sådan underrättelse icke lämnats senast tre dagar därefter.

Skriftlig underrättelse behöves ej, om godsets tillstånd vid utlämningen undersökts i båda parter närvaro.

Har minskning eller skada inträffat eller finnes anledning antaga att så är fallet, skola bortfraktaren och mottagaren bereda varandra tillfälle att på lämpligt sätt besiktiga godset och förvissa sig om vikt, mått eller stycketal.

## 122 §

I inrikes fart må, i fråga om annat gods än levande djur och däckslast, förbehåll ej göras om inskränkning i bortfraktarens ansvarighet, såvitt angår tiden från lastningen till lossningen.

Bortfraktaren äge dock göra förbehåll, att ersättningen ej skall överstiga ettusenåttahundra kronor för varje kolli eller annan enhet av godset. Han må ock förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada i följd av fel eller försummelse, var till befälhavaren, någon av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, gjort sig skyldig vid navigeringen eller handhavandet av fartyget, ävensom för skada i följd av brand, vilken ej vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren själv.

Bestämmelserna om frihet från eller begränsning av bortfraktarens ansvarighet gälla även om talan mot honom icke grundas på fraktaavtalet.

Föres talan mot någon för vilken bortfraktaren svarar enligt 8 §, är denne berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och den för vilken han svarar förpliktas utgiva få ej sammanlagt överstiga den gräns för ansvarigheten som föreskrives i 120 §.

Bestämmelserna i andra stycket gälla icke till förmån för den som visas ha vållat skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma.

## Nuvarande lydelse

Konungen äger, under förutsättning av ömsesidighet, förordna att vad förut i denna paragraf är stadgat skall äga tillämpning jämväl i avseende å fart mellan Sverige och främmande stat och för sådant fall bestämma det i andra stycket angivna penningbeloppet till ettusenåttahundra kronor i guld.

## Föreslagen lydelse

## 123 §

Skall godsets befordran helt eller delvis utföras genom annan fraktförare eller äger bortfraktaren låta befordringen så försiggå, må han, utan hinder av vad i 122 § sägs, förbehålla sig frihet från ansvarighet för förlust, minskning eller skada, som inträffar medan vårdsnaden om godset åvilar nämnda fraktförare.

Utföres godsets befordran helt eller delvis av annan än bortfraktaren, förblir denne även sedan konossement utfärdats ansvarig som om han själv utfört hela befordringen. I sådant fall gälla bestämmelserna i detta kapitel i tillämpliga delar.

Utför äen andre befordringen med fartyg, är han jämte bortfraktaren och enligt samma regler som denne ansvarig för sin del av befordringen. Bestämmelserna i 122 § ha motsvarande tillämpning. Bortfraktarens och den andres ansvarighet är gemensamt begränsad enligt 120 §.

## 128 §

Går fartyget förlorat eller förklaras det icke vara iståndsättligt, upphöre fraktavtalet att gälla.

Avser fraktavtalet bestämt fartyg och går detta förlorat eller förklaras det efter skada icke vara iståndsättligt, upphör bortfraktarens skyldighet att utföra befordringen.

## 129 §

Där efter resans anträdande avtalet häves eller upphör att gälla enligt vad ovan stadgats, vare bortfraktaren berättigad att för gods, som finnes i behåll, utfå avståndsfrakt.

Har en del av resan utförts när avtalet häves enligt 126 § eller när bortfraktarens skyldighet att utföra befordringen upphör enligt 128 §, är bortfraktaren berättigad till avståndsfrakt för gods som finnes i behåll.

Avståndsfrakt utgöre vad av den avtalade frakten återstår, sedan avdrag skett med belopp som bestämmas efter förhållandet mellan

Avståndsfrakt utgör den avtalade frakten med avdrag för belopp, som bestämmas efter förhållandet mellan den återstående och

*Nuvarande lydelse*

*längden av den återstående och av den avtalade resan, med fäst avseende tillika å varaktigheten av och de särskilda kostnaderna för sådana resor. Avståndsfrakten må dock icke bestämmas till högre belopp än godsets värde.*

*Tvist angående avståndsfrakt må hänskjutas till utredning och avgörande genom dispasch, därvid i tillämpliga delar skall gälla vad om dispasch vid gemensamt haveri är stadgat.*

*Föreslagen lydelse*

*den avtalade resans längd, med beaktande även av varaktigheten av och de särskilda kostnaderna för sådana resor. Avståndsfrakten får icke bestämmas till högre belopp än godsets värde.*

*Tvist angående avståndsfrakt kan hänskjutas till utredning och avgörande genom dispasch. Därvid skall i tillämpliga delar gälla föreskrifterna om dispasch vid gemensamt haveri.*

## 130 §

*Uppkommer skada genom dröjsmål å bortfraktarens sida eller enär avtalet upphör att gälla, vare bortfraktaren därför ansvarig, där ej antagas må, att varken han själv eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse.*

*Uppkommer skada till följd av att fartyget går förlorat eller förklaras efter skada icke vara istånd-sättligt eller eljest till följd av dröjsmål på bortfraktarens sida och omfattas skadan ej av 118 §, ha bestämmelserna i nämnda paragraf likväl motsvarande tillämpning.*

## 135 §

*Finnes efter fraktavtalets ingående att genom resans företagande fartyg eller last skulle utsättas för att, genom uppbringande eller eljest, drabbas av skada i följd av krig, blockad, uppror, oroligheter eller sjöröveri eller att sådan fara väsentligen ökats, äge såväl bortfraktaren som befraktaren häva avtalet och drage var sin kostnad och skada.*

*Kan faran avvärjas genom att en del av godset kvarlämnas eller lossas, må avtalet allenast beträffande denna del hävas. Bortfraktaren äge dock, där det kan ske utan skada för annan befraktare, häva avtalet i dess helhet, såvida ej, på anmaning, ersättning för fraktförlust och annan skada gäldas eller säkerhet därför ställes.*

*Stadgandena i 129 § och 134 § andra stycket skola äga motsvarande tillämpning.*

*Visar det sig, sedan fraktavtalet träffats, att resan skulle vara för- enad med fara för fartyget eller godset till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld eller att sådan fara väsentligt ökat, har vardera parten rätt att häva avtalet även om resan börjat. Häves avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.*

*Kan faran avvärjas genom att en del av godset lämnas kvar eller lossas, får avtalet hävas endast för denna del. Bortfraktaren har dock rätt att, om det kan ske utan skada för annan befraktare, häva avtalet i dess helhet, såvida ej på anmaning betalas ersättning eller ställes säkerhet för fraktförlust och annan skada.*

*Bestämmelserna i 129 § och 134 § andra stycket ha motsvarande tillämpning.*

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 151 §

Konossement innefattar erkännande om godsets inlastning och förbindelse att i bestämmelseorten avlämna godset.

Konossementet skall innehålla, förutom ort och dag för utfärdandet och utfärdarens underskrift, fartygets namn samt uppgift å det inlastade godset och till vem godset skall i bestämmelseorten avlämnas.

Med konossement förstås en av bortfraktaren eller på hans vägnar utfärdad handling, som innefattar erkännande att gods av viss art och mängd mottagits för befordran eller inlastats och som betecknas som konossement eller innehåller föreskrift att godset utlämnas endast mot att handlingen återställes.

Konossement skall innehålla uppgift om dag och ort för dess utfärdande och om avlastaren. I mottagningskonossement skall angivas plats för godsets mottagande samt i ombordkonossement fartygets namn och nationalitet och plats för inlastningen.

## 152 §

I konossementet skall, där så äskas, angivas:

1) godsets art, dess vikt, mått eller stycketal, dess förpackning ävensom för godsets igenkännande erforderliga märken;

2) godsets synliga tillstånd;

3) den betingade frakten samt övriga villkor för godsets befordran och utlämnande;

4) avlastaren, lastningshamnen och tiden för inlastningen, fartygets art, hemort och nationalitet samt befälhavaren.

Den som utfärdar konossementet åge däri göra förbehåll beträff-

I konossement skall på avlastarens begäran intagas uppgift om

1. godsets närmare angivna art och dess vikt, mått eller stycketal enligt avlastarens skriftliga uppgift;

2. de märken som fordras för att identifiera godset, sådana avlastaren skriftligen uppgivit dem innan godset mottogs eller lastades och som tydligt anbragts på godset eller dess förpackning på sådant sätt att de under vanliga förhållanden förbliva läsliga till resans slut;

3. godsets synliga tillstånd;

4. i mottagningskonossement dagen då godset mottagits och i ombordkonossement dagen då inlastningen avslutats;

5. var och till vem godset skall lämnas ut; och

6. fraktens storlek samt övriga villkor för godsets befordran och utlämning.

Bortfraktaren är icke skyldig att i konossement utan förbehåll in-

*Nuvarande lydelse*

*fande uppgift av avlastaren, vars riktighet han skäligen icke må anses pliktig att undersöka.*

*Föreslagen lydelse*

*taga sådan uppgift om godsets art eller dess vikt, mått, stycketal eller märken, vars riktighet han har skälig anledning att betvivla eller som han icke haft rimlig möjlighet att undersöka.*

## 153 §

*För riktigheten av de uppgifter om godset, som jämlikt avlastarens begäran intagits i konossementet, vare han bortfraktaren ansvarig.*

*Avlastaren svarar gentemot bortfraktaren för riktigheten av de uppgifter om godset som på hans begäran intagits i konossementet.*

## 154 §

*Konossement må ställas till viss man, till viss man eller order eller till innehavaren. Ändå att konossementet är ställt till viss man, skall det gälla såsom orderkonossement, där ej utfärdaren, genom orden "icke till order" eller dylikt, gjort förbehåll mot överlåtelse.*

*Konossement ställes till viss man, till viss man eller order eller till innehavaren. Även om konossement är ställt till viss man, gäller det såsom orderkonossement, om utfärdaren ej gjort förbehåll mot överlåtelse genom uttrycket "icke till order" eller liknande.*

## 161 §

*För riktigheten av uppgift, som i konossement intagits rörande godset, vare bortfraktaren ansvarig, där ej i konossementet anmärkts, att uppgiften är avlastarens eller att dess riktighet är bortfraktaren okänd, eller däri gjorts annat sådant förbehåll eller ock mottagaren måst inse, att uppgiftens riktighet icke undersökts av bortfraktaren.*

*Godset skall anses mottaget eller lastat såsom det beskrivits i konossementet, om ej annat styrkes. Motbevisning får dock icke föras gentemot tredje man som förvärvat konossementet i god tro.*

*Har bortfraktaren enligt 152 § andra stycket i konossementet tagit förbehåll mot riktigheten av uppgift om godset, får sådant förbehåll ej återopas mot tredje man, om bortfraktaren insett eller bort inse att uppgiften var oriktig och förbehållet saknar uttrycklig anmärkning om oriktigheten.*

*Har bortfraktaren insett eller med användande av vanlig uppmärksamhet kunnat inse, att uppgift i konossement var oriktig, vare han, ändå att förbehåll skett som i 152 § sägs, ej fri från ansvarighet, med mindre i konossementet intagits särskild anmärkning om uppgiftens oriktighet.*

*Har anmärkning om skada på godset eller brist i dess förpackning icke tagits in i konossementet, skall godset anses ha mottagits eller lastats i gott synligt tillstånd, om ej annat styrkes. Bestämmelsen i första stycket andra punkten har motsvarande tillämpning.*

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 162 §

Varder skada å godset eller brist med avseende å dess förpackning ej anmärkt i konossementet, oaktat bortfraktaren före utfärdandet utränt eller med användande av vanlig uppmärksamhet kunnat utröna skadan eller bristen, må den ej åberopas till bortfraktarens fritagande från ansvarighet för godset.

Bortfraktaren må ej till sitt fritagande åberopa att godset lastats å däck, med mindre detta anmärkts i konossementet.

Om mottagningskonossement och genomgångskonossement.

Lider tredje man skada genom att inlösa konossementet i förlitan på dess riktighet, är bortfraktaren ansvarig, om han insett eller bortinse att konossementets innehåll var vilseledande för tredje man. Bestämmelserna i 161 § andra stycket och tredje stycket första punkten ha motsvarande tillämpning.

Om genomgångskonossement.

## 167 §

Utställer bortfraktaren före inlastningen skriftligt erkännande att godset mottagits till befordran, med förbindelse att i bestämmelseorten utlämna det till mottagaren, skall vad i detta kapitel är stadgat om konossement i tillämpliga delar gälla i fråga om sådant mottagningskonossement.

År mottagningskonossement å godset utfärdat, må icke efter inlastningen utfärdas konossement utan att mottagningskonossementet återlämnas.

Med genomgångskonossement förstås konossement, vari angives att godsets befordran delvis skall utföras av annan än bortfraktaren.

Har bortfraktaren utfärdat genomgångskonossement och utfärdas särskilt konossement för del av befordringen, skall bortfraktaren sörja för att däri angives att godset befordras enligt genomgångskonossement.

## V. Vissa bestämmelser om tillämpningen

## 168 §

Utfärdar bortfraktaren, när godsets befordran skall delvis utföras genom annan fraktförare, skriftligt erkännande att godset inlastats eller mottagits till sådan befordran, med förbindelse att i bestämmelseorten utlämna godset till mottagaren, skall vad i detta kapitel är stadgat om konossement i tillämpliga delar gälla i fråga om sådant genomgångskonossement.

Då genomgångskonossement utställts, må icke för del av befordringen utfärdas särskilt konossement, utan att däri angives att

Vid sådan befordran som avses i 169 § få bestämmelserna i 95 och 97 §§, 98 § andra stycket, 101 § första stycket, 118—123 §§, 152, 161 och 162 §§ samt 284 § första stycket 5 och andra stycket första punkten ej åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, befraktare eller mottagare. Bestämmelse i fraktavtal, varigenom till bortfraktaren överlätes rätt på grund av försäkring eller träffas annan sådan överenskommelse, anses som förbehåll om befrielse från ansvarighet.

*Nuvarande lydelse*

godset befordras enligt genomgångskonossement.

*Föreslagen lydelse*

*Utan hinder av första stycket får bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet för tiden före lastningens början och efter lossningens slut. Han får också förbehålla sig frihet från ansvarighet för levande djur eller för gods, som i fraktavtalet angives som lastat på däck och befordras på det sättet, samt träffa överenskommelse rörande gemensamt haveri.*

*Är det avtalat eller klart förutsett att befordringen helt eller till bestämd del skall utföras av annan än bortfraktaren, får denne förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada som orsakas medan godset är i den andres vård.*

*Är det, med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden eller villkor under vilka befordringen skall utföras, skäligt att genom särskild överenskommelse inskränka bortfraktarens ansvarighet eller eljest utvidga hans rättigheter enligt detta kapitel, skall sådan överenskommelse gälla, förutsett att konossement ej utfärdas men villkoren intagas i mottagningsbevis varav framgår att det ej är löpande handling.*

**V. Om passagerarebefordran**

169 §

*Är i avtal om passagerarebefordran viss person angiven såsom passagerare, äge denne icke till annan överlåta sin rätt enligt avtalet.*

*Sedan resan anträtts, må ej i något fall överlåtelse äga rum.*

*Vid befordran inom Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller mellan dessa stater gäller lagen i den stat där avgångsorten är. Detta gäller även om konossement ej utfärdats.*

*Har i annan fart än som avses i första stycket konossement utfärdats i stat som är bunden av 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års internationella konvention rörande konossement (tilläggsprotokollet), tillämpas på tilläggsprotokollet grundad lag i den staten. Om befordringen, ehuru konossementet ej utfärdats i stat som är bun-*

*Nuvarande lydelse*

Passagerare vare skyldig att ställa sig till noggrann efterrättelse allt vad med avseende å ordning och skick ombord föreskrives.

Vad i 24, 51 och 54 §§ sjömanslagen (1973: 282) är stadgat med avseende å sjöman gälla ock för passagerare.

*Föreslagen lydelse*

den av tilläggsprotokollet, likväl äger rum från sådan stat, tillämpas på protokollet grundad lag i den staten. Har konossement utfärdats enligt certeparti, gäller vad som nu sagts endast såvitt konossementet bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaren och konossementsinnehavaren.

Sker befordran enligt konossement från stat, som icke är bunden av tilläggsprotokollet, till Sverige, Danmark, Finland eller Norge, tillämpas lagen i den stat där den avtalsenliga bestämmelseorten är. Bestämmelsen i andra stycket tredje punkten har motsvarande tillämpning.

170 §<sup>4</sup>

Har i konossement bestämts att på tilläggsprotokollet grundad lag i viss stat, som tillträtt protokollet, skall gälla, tillämpas den lagen utan hinder av 169 §.

Bestämmelse i konossement att tilläggsprotokollet skall gälla för befordringen skall här i landet anses innefatta hänvisning till motsvarande bestämmelser i denna lag.

SJÄTTE KAPITLET<sup>5</sup>Om befordran av passagerare och resgods<sup>5</sup>

## Inledande bestämmelser

## 171 §

Bortfraktaren skall från inskeppningen till utskeppningen sörja för passagerarens säkerhet och i sedvanlig omfattning tillgodose hans bästa.

Drabbas passageraren under denna tid av skada å person, vare bortfraktaren därför ansvarig, där antagas må, att skadan orsakats av omständighet, som kan såsom fel

Med bortfraktare förstås i detta kapitel den som, yrkesmässigt eller mot vederlag, genom avtal åtager sig befordran med fartyg av passagerare eller passagerare och resgods. Med resgods avses varje föremål, inbegripet fordon, som befordras för passagerarens räkning men ej enligt certeparti eller konossement. Resgods som passa-

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1973: 283.

<sup>5</sup> Senaste lydelse av 171—182 §§ 1936: 276.

Upphört att gälla: 183—186 §§ enligt 1928: 161, 187—201 §§ enligt 1967: 48.

*Nuvarande lydelse*

eller försummelse tillräknas bortfraktaren eller någon för vilken han svarar. Skadestånd skall bestämmas enligt de i strafflagen stadgade grunder.

I inrikes fart må ej förbehåll göras om annan inskränkning i bortfraktarens ansvarighet än att ersättningen ej skall överstiga tjugutusen kronor för varje passage-rare. Konungen äger, under förutsättning av ömsesidighet, förordna att vad sålunda stadgats skall äga tillämpning jämväl i avseende å fart mellan Sverige och främmande stat.

*Föreslagen lydelse*

geraren bär med sig eller har i sin hytt eller eljest har i sin vård under befordringen, inbegripet vad han har i eller på medfört fordon, utgör handresgods.

## 172 §

Om resgods, som lämnas i bortfraktarens vård, gälle vad i 91—93 och 118—123 §§ är stadgat om gods som där avses.

Med undantag för 178 § och i den mån ej annat följer av 200 och 201 §§ skola bestämmelserna i detta kapitel lända till efterrättelse endast såvitt ej annat är avtalat eller följer av sedvänja.

## 173 §

Förkommer, minskas eller skadas resgods, som ej lämnats i bortfraktarens vård, vare bortfraktaren därför ansvarig, där antagas må, att förlusten, minskningen eller skadan orsakats av omständighet, som kan såsom fel eller försummelse tillräknas bortfraktaren eller någon för vilken han svarar.

Stadgandena i 119—121 §§ skola äga motsvarande tillämpning, och vare, ändå att förbehåll ej skett, bortfraktarens ansvarighet så begränsad som i 122 § andra stycket sägs.

Ej vare bortfraktaren på grund av vad nu är stadgat pliktig att ersätta penningar, värdepapper eller dyrbarheter.

Bestämmelserna i detta kapitel gälla ej i den mån befordringen är underkastad gällande internationellt fördrag om befordran med annat transportmedel.

## 174 §

Vad i 97 § stadgas angående skada, som orsakas av gods, skall äga motsvarande tillämpning beträffande resgods.

Medföljer någon ett fartyg, vilken varken är passagerare eller är i bortfraktarens tjänst eller utför arbete i fartygets tjänst, och till-

## Nuvarande lydelse

Resgods, som lämnats i bortfraktarens vård, vare han ej pliktig att utlämna, innan passageraren erlagt betalning för befordringen och för kost under resan.

Där betalningen icke gäldas, äge bortfraktaren för passagerarens räkning upplägga godset under säker vård och låta genom offentlig auktion eller, om det ej lämpligen kan ske, på annat betryggande sätt sälja så mycket av godset att, utom kostnader, fordringen täckes.

Varder fartygets avgång från den ort, där resan börjar, väsentligen fördröjd, äge passageraren häva avtalet.

Där fartyget före resans början går förlorat eller förklaras icke vara iståndsättligt, upphöre avtalet att gälla.

Där under resan fartyget så uppehålls, att passageraren med hänsyn till omständigheterna finnes icke kunna avvakta resans fortsättande, eller fartyget går förlorat eller förklaras icke vara iståndsättligt, vare bortfraktaren pliktig att sörja för befordran av passageraren och hans resgods till bestämmelseorten med annan, lämplig lägenhet, såvitt det kan ske utan oskuldig kostnad.

## Föreslagen lydelse

skyndas han därvid skada, som avses i 188 eller 189 §, ha bestämmelserna i detta kapitel om befrielse från och begränsning av ansvarighet på bortfraktarens sida motsvarande tillämpning till förmån för var och en på redarens sida som kan hållas ansvarig för skadan.

## Om befordringen

## 175 §

Bortfraktaren skall sörja för att fartyget är sjövärdigt, behörigen bemannat, provianterat och utrustat samt för att passageraren och resgodset befordras skyndsamt och tryggt till bestämmelseorten. Bortfraktaren skall även i övrigt tillgodose passagerarens bästa.

Resgods får ej befordras på däck.

Deviation får göras endast för att rädda människoliv eller bärga fartyg eller gods eller av annan skülig anledning.

## 176 §

Gäller befordringsavtalet bestämt fartyg, får bortfraktaren ej utföra befordringen med annat fartyg.

## 177 §

Avser befordringsavtalet bestämd person, får denne icke till annan överlåta sin rätt enligt avtalet. Sedan resan påbörjats får överlåtelse ej äga rum, även om avtalet ej avser bestämd person.

## Nuvarande lydelse

Varder fartyget uppehållet eller resan avbruten efter vad i första stycket sägs och sörjer ej bortfraktaren för befordringen till bestämelseorten med annan, lämplig lägenhet, äge passageraren häva avtalet.

## Föreslagen lydelse

## 178 §

Uppkommer skada genom dröjsmål å bortfraktarens sida eller enär fartyget går förlorat eller förklaras icke vara iståndsättligt, vare bortfraktaren därför ansvarig, där ej antagas må, att varken han själv eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

Passageraren är skyldig att iakttaga föreskrifter om ordning och säkerhet under befordringen.

Bestämmelserna i 24, 53 och 54 §§ sjömanslagen (1973: 282) om undersökning i anledning av brott ombord och tvångsmedel mot besättningsmedlem ha motsvarande tillämpning i fråga om passagerare.

## 179 §

Måste, på grund av haveri eller annan omständighet som rör fartyget, passageraren uppehålla sig i land, skall bortfraktaren vidkännas skälig kostnad för uppehållet.

Passageraren får medföra resgods i skälig omfattning.

Känner passageraren till att hans resgods kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller annat gods, skall han upplysa bortfraktaren därom före resans början. Detsamma gäller, om annat resgods än handresgods kräver särskild vård. Är resgods av sådan beskaffenhet som nu sagts, skall detta om möjligt utmärkas på godset innan befordringen börjar.

## 180 §

Anträder passageraren icke resan eller avbryter han den, äge bortfraktaren rätt till ersättning för skada, som därav kommer, där ej passageraren dött, insjuknat eller fått annat laga förfall och meddelande därom givits utan oskäligt uppehåll. Vid ersättningsbestämmande skall hänsyn tagas därtill, att bortfraktaren utan skälig anledning underlåtit att medtaga annan passagerare.

Bortfraktaren har rätt att vägra passageraren att medföra resgods, som kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller gods.

Har sådant resgods tagits ombord utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet, får han efter omständigheterna föra det iland eller oskadliggöra eller förstöra det utan skyldighet att ersätta skadan. Detsamma gäller, om resgodset, efter att ha tagits ombord med bortfraktarens kännedom om dess beskaffenhet, visar sig medföra

## Nuvarande lydelse

Vad i 135 § första stycket stadgas om ömsesidig hävningsrätt skall äga motsvarande tillämpning med avseende å passagerarebefordran.

Är i fall som avses i 177 § andra stycket, 180 eller 181 § en del av resan utförd, äge bortfraktaren uppbära avgift efter vad i 129 § är om avståndsfrakt stadgat. Har bortfraktaren uppburit betalning utöver vad honom sålunda tillkommer, skall överskottet återbäras.

## Föreslagen lydelse

sådan fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller gods att det ej är försvarligt att behålla det ombord.

## 181 §

Har resgods orsakat skada för bortfraktaren eller skada på fartyget, är passageraren ersättningskyldig, om skadan beror av att han eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

## 182 §

Bortfraktaren är icke skyldig att lämna ut annat resgods än handresgods förrän passageraren betalt för befordringen och för kost eller annan tjänst under resan. Uteblir betalning, äger bortfraktaren lägga upp godset i säkert förvar och genom offentlig auktion eller på annat betryggande sätt sälja så mycket att hans krav jämte förvarings- och försäljningskostnaderna täckas.

## 183 §

Om befordringsavtal avser bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller förklaras efter skada icke vara iståndsättligt, upphör bortfraktarens skyldighet att utföra befordringen.

Blir fartygets avgång från den ort där befordringen skall börja väsentligt fördröjd, har passageraren rätt att häva avtalet.

## 184 §

Uppehålles fartyget under resan så att det icke skäligen kan fordras att passageraren avvaktar att resan fortsättes, eller går fartyget förlorat eller förklaras det efter skada icke vara iståndsättligt, skall bortfraktaren sörja för att passageraren och dennes resgods befordras till bestämmelseorten på annat lämpligt sätt och bära kostnaden därför. Underlåter bortfrak-

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

taren detta, har passageraren rätt att häva avtalet.

Måste passageraren uppehålla sig iland på grund av haveri eller annan omständighet som rör fartyget, skall bortfraktaren på lämpligt sätt sörja för hans uppehälle och bära kostnaden därför.

## 185 §

Anträder passageraren icke resan eller avbryter han den, skall avtalad befodringsavgift likväl betalas. Vad som nu sagts gäller dock ej, om passagerarens underlåtenhet att anträda eller fullfölja resan beror av att han insjuknat eller avlidit eller av annan skälig anledning och bortfraktaren under rättats härom inom rimlig tid.

Är passageraren enligt första stycket skyldig att utgiva avtalad befodringsavgift, skall denna dock nedsättas med skäligt belopp, om bortfraktaren medfört annan passagerare i hans ställe eller eljest begränsat eller, med iakttagande av tillbörlig omsorg, kunnat begränsa sin skada.

## 186 §

Visar det sig, sedan befodringsavtal träffats, att resan skulle vara förenad med fara för passageraren eller fartyget till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld eller att sådan fara väsentligt ökat, har vardera parten rätt att häva befodringsavtalet även om resan börjat. Häves avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

## 187 §

Avbryter passageraren resan på grund av förhållande som avses i 185 § första stycket andra punkten eller häves befodringsavtalet enligt 184 § eller, sedan resan börjat, enligt 186 §, skall befodringsavgiften betalas med avdrag för be-

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

lopp, som bestämmes med beaktande av den återstående och den avtalade resans längd, tidsåtgång och kostnader.

Har bortfraktaren mottagit betalning utöver vad som sålunda tillkommer honom, skall han återbära överskottet.

Om ansvarighet på bortfraktarens sida

## 188 §

Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att passageraren avlider eller drabbas av kroppsskada på grund av händelse under befordringen eller försenas, om skadan vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken denne svarar.

## 189 §

Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att resgods går förlorat eller skadas på grund av händelse under befordringen eller försenas, om skadan vållats genom fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Med försening likställes dröjsmål med utlämning av resgods på bestämelseorten.

Bortfraktaren är icke skyldig att ersätta penningar, värdepapper, konstföremål eller andra dyrbarheter, om han ej uttryckligen åtagit sig sådan ansvarighet.

## 190 §

Om vållande på passagerarens sida medverkat till skada, som avses i 188 eller 189 §, gäller vad som är föreskrivet i 5 kap. 5 § skadeståndslagen (1972: 207).

## 191 §

Bortfraktaren skall till sitt fördande från ansvarighet visa, att skada som avses i 188 eller 189 § ej orsakats genom fel eller försum-

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

*melse av honom eller någon för vilken han svarar. I fråga om personskada samt förlust av eller skada på handresgods gäller dock vad nu sagts endast om skadan inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand.*

## 192 §

*Bortfraktarens ansvarighet skall ej överstiga sjuhundratusen francs för varje passagerare vid personskada och sextontusen francs för varje passagerare vid försening av passageraren.*

*Vid skada på eller förlust eller försening av resgods skall ansvarigheten ej överstiga*

*1. tiotusen francs för varje passagerare i fråga om handresgods, som icke förvaras i eller på medfört fordon;*

*2. femtiotusen francs för varje fordon jämte resgods, som förvaras i eller på fordonet; och*

*3. sextontusen francs för varje passagerare i fråga om annat resgods.*

*I fråga om skada på eller förlust av handresgods, som avses i andra stycket 1, gäller begränsningen för varje skadebringande händelse och i övrigt för varje resa. Begränsningen gäller icke ränta och rättegångskostnader.*

*Med franc förstås den värdeenhets som anges i 348 §.*

## 193 §

*Bortfraktaren kan genom uttrycklig överenskommelse åta sig ansvarighet till högre belopp än som föreskrives i 192 §. Han äger på samma sätt förbehålla sig att passageraren själv skall stå risken intill ett belopp av*

*1. ettusenfemhundra francs för varje fordon som skadas;*

*2. tvåhundra francs för annan resgodsskada; och*

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

3. tvåhundra francs för skada på grund av försening.

Avräkning för självrisk sker från skadans belopp.

## 194 §

Bortfraktaren har ej rätt att åberopa bestämmelserna i 192 § om begränsning av ansvarigheten eller överenskommelse om självrisk för passageraren enligt 193 §, om det visås att han själv vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma.

## 195 §

Bestämmelserna om frihet från eller begränsning av bortfraktarens ansvarighet gälla även om talan mot honom icke grundas på befodringsavtalet.

## 196 §

Föres talan mot någon för vilken bortfraktaren svarar enligt 8 §, är denne berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och den för vilken han svarar förpliktas utgiva få ej sammanlagt överstiga den gräns för ansvarigheten som föreskrives i 192 §.

Bestämmelserna i första stycket gälla icke till förmån för den som visas ha vållat skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma.

## 197 §

Utföres befordringen helt eller delvis av annan än bortfraktaren, förblir denne likväl ansvarig som om han själv utfört hela befordringen. Härvid gälla bestämmelserna i detta kapitel i tillämpliga delar.

Utför den andre befordringen

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

med fartyg, är han jämte bortfraktaren och enligt samma regler som denne ansvarig för sin del av befordringen. Bestämmelserna i 196 § ha motsvarande tillämpning. Bortfraktarens och den andres ansvarighet är gemensamt begränsad enligt 192 §.

## 198 §

Krav på ersättning för personskada eller försening av passagerare får väckas endast av passageraren eller dennes rättsinnehavare eller, vid dödsfall, den som har rätt till skadestånd enligt 5 kap. 3 § skadeståndslagen (1972: 207).

## 199 §

Bestämmelser om hänskjutande till viss domstol eller till skiljemän av tvist angående ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgoods finnas i 337 §.

Bestämmelser om preskription finnas i 284 §.

Vissa bestämmelser om tillämpningen

## 200 §

Bestämmelserna i 181—198 §§ kunna ej åsidosättas genom avtal till passagerarens nackdel vid befordran inom Sverige, Danmark, Finland och Norge eller mellan dessa stater, ej heller vid befordran med avtalsenlig avgångsort eller bestämmelseort i någon av dessa stater. Vad som nu sagts gäller även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på befordringen.

## 201 §

Utan hinder av 200 § får bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet såvitt rör passagerare för tiden innan denne går ombord och efter det att han gått iland. Detsamma gäller i fråga om

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

*handresgods för tiden innan detta föres ombord och efter det att det förts iland. För sjötransport mellan fartyg och land äro sådana förbehåll tillåtna i den mån transporten ej omfattas av befodringsavgiften eller utföres med transportmedel, som annan än bortfraktaren ställer till förfogande. Bortfraktaren får alltid förbehålla sig frihet från ansvarighet för levande djur.*

*Är det avtalat eller klart förutsett, att befodringen helt eller till bestämd del skall utföras av annan än bortfraktaren, får denne också förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada orsakad av händelse under den del av befodringen som utföres av den andre. Det samma gäller, om passageraren enligt befodringsavtalet har rätt att helt eller delvis anlita annan än bortfraktaren för befodringen.*

## ÅTTONDE KAPITLET

**Om skada genom fartygs sammanstötning**220 §<sup>6</sup>

Stöta fartyg samman så att skada uppstår på det ena fartyget eller ombordvarande gods eller personer och är sammanstötningen orsakad genom vållande på endera sidan, skall den sidan ersätta skada och förlust som uppkommer därav.

Har sammanstötningen orsakats genom vållande på båda sidor, skola dessa taga del i skadans ersättande efter förhållandet mellan de på ömse sidor begångna felens beskaffenhet. Giva omständigheterna icke stöd för någon viss fördelning, skall vardera sidan ersätta hälften av skadan.

Vardera sidan svarar endast för sin del av ersättningen. För skada på person svara dock båda sidor solidariskt, *med rätt för den sida som utgivit mera än vad som belöper på den att uttaga det överskjutande hos den andra sidan under åtnjutande av den sjöpanträtt som tillkommer ersättningen.*

Vardera sidan svarar endast för sin del av ersättningen. För skada på person svara dock båda sidor solidariskt.

*Har ena sidan utgivit mer än vad som belöper på den, får det överskjutande uttagas hos den*

<sup>6</sup> Senaste lydelse 1967: 48.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

*andra. Mot sådant anspråk kan den senare göra gällande samma rätt till befrielse från eller begränsning av ansvarighet som han kunnat åberopa mot den skadelidande enligt denna eller motsvarande främmande lag eller därmed förenligt förbehåll. Förbehåll må dock icke åberopas till befrielse från eller begränsning av ansvarighet utöver vad som följer av 118, 120 eller 188—194 §§ eller däremot svarande bestämmelser i främmande lag.*

Vid bedömande av fråga om vållande till sammanstötning skall särskilt beaktas om tiden medgav överläggning eller icke.

222 §<sup>7</sup>

Bestämmelserna i denna lag om sammanstötning mellan fartyg äga tillämpning även när till följd av fartygs manövrering eller på annat sätt skada av ett fartyg orsakas på annat fartyg eller personer eller gods därpå, utan att fartygen stöta samman.

Bestämmelserna i denna lag om sammanstötning mellan fartyg ha tillämpning även när, till följd av fartygs manövrering eller på liknande sätt, skada av ett fartyg orsakas på annat fartyg eller personer eller gods därpå, utan att fartygen stöta samman.

## TIONDE KAPITLET

## Om begränsning av redares ansvarighet

255 §<sup>8</sup>

2 mom. Med franc förstås en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då redaren ställer säkerhet för sin ansvarighet eller, om säkerhet icke stülles, då betalning sker.

Med dräktighet avses nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten.

2 mom. Med dräktighet avses nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten.

<sup>7</sup> Senaste lydelse 1967: 48.

<sup>8</sup> Senaste lydelse 1964: 85.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

## ELFTE KAPITLET

## Om sjöpanträtt och om preskription av fordran i vissa fall

284 §<sup>9</sup>

Nedanstående fordringar upphöra, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan ej väckes i laga ordning i fråga om

1. fordran på bärgarlön, inom två år från det bärgningsföretaget slutförts;

2. fordran på andel i bärgarlön enligt 229 § 1 mom. andra stycket, inom ett år från det vederbörande av redaren erhållit under rättelse om bärgarlönens och andelens storlek;

3. fordran på ersättning för samanstötning, inom två år från den dag skadan inträffade;

4. fordran på *utbekommande av* belopp som någon enligt 220 § *tredje stycket* erlagt utöver vad som rätteligen belöper på honom, inom ett år efter det beloppet utgivits av honom;

5. fordran på ersättning på grund av att last *eller resgods förkommit eller skadats eller att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter*, inom ett år från *den dag avlämnande ägt eller bori äga rum*;

6. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad, som skall fördelas enligt samma grund (136 och 216 §§), inom ett år från *dispaschens dag*.

Nedanstående fordringar upphöra, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan ej väckes i laga ordning i fråga om

1. fordran på bärgarlön, inom två år från det bärgningsföretaget slutförts;

2. fordran på andel i bärgarlön enligt 229 § 1 mom. andra stycket, inom ett år från det vederbörande av redaren erhållit under rättelse om bärgarlönens och andelens storlek;

3. fordran på ersättning för samanstötning, inom två år från den dag skadan inträffade;

4. fordran på belopp som någon erlagt utöver vad som rätteligen belöper på honom enligt 220 §, inom ett år från det beloppet utgivits av honom;

5. fordran på ersättning på grund av att last *skadats, gått förlorad eller försenats vid befordran eller på grund av att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter*, inom ett år från det godset *utlämnats eller borde ha utlämnats*;

6. fordran på ersättning för *personskada eller försening vid passagerarbefordran, inom två år från ilandstigningen eller, om passageraren avlidit under befordringen, från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum, eller, om passageraren avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men icke senare än tre år från ilandstigningen*;

<sup>9</sup> Senaste lydelse 1967: 48.

*Nuvarande lydelse*

Svarar gäldenären i andra fall än som avses i första stycket för ersättning eller för annan fordran med begränsning av redareansvaret eller endast med inlastat gods, upphör fordringen, om talan ej väckes i laga ordning, i fråga om fordran på ersättning inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om annan fordran inom ett år efter det att fordringen förföll till betalning. Äger borgenären för fordringen hålla sig även till redare, lastägare eller annan, utan att begränsning av ansvarigheten äger rum, gäller sådan rätt under samma tid som för fordran i allmänhet.

Har fordran som avses i första eller andra stycket kommit under dispaschörs behandling, anses talan om fordringen väckt.

*Föreslagen lydelse*

7. fordran på ersättning på grund av att resgods skadats, gått förlorat eller försenats vid befördran, inom två år från det godset förts iland eller, om det gått förlorat, skulle ha förts iland;

8. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad, som skall fördelas enligt samma grund (136 och 216 §§), inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft.

*Den som infriat fordran som avses i första stycket 5 kan väcka återkrav mot tredje man efter utgången av den där angivna tiden. Sådan talan får dock ej väckas senare än ett år från den dag huvudanspråket infriades eller talan väcktes därom.*

*Avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i denna paragraf är giltigt endast om det ingåtts efter fordringens tillkomst och äger ej verkan för längre tid än tre år åt gången, räknat från dagen för avtalet. Preskriptionstid kan dock icke i något fall genom avtal förlängas med sammanlagt mer än tio år eller, i fall som avses i första stycket 6 eller 7, med mer än tre år från det ilandstigning eller ilandföring ägt rum eller skulle ha ägt rum.*

*Fråga om preskription av fordran som avses i denna paragraf bedöms här i riket enligt svensk lag, även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet.*

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

## FJORTONDE KAPITLET

## Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål

337 §<sup>10</sup>

I fråga om behörigheten för de tingsrätter som anges i 336 § första stycket att upptaga tvistemål enligt denna lag äga bestämmelserna om laga domstol i tvistemål i allmänhet motsvarande tillämpning. Talan får även väckas vid den av tingsrätterna som är domstol för den ort där fartyget finnes. Har säkerhet för fordran ställts hos myndighet till befrielse från kvarstad eller annan handräckning, får talan väckas även vid den av tingsrätterna som är domstol för den ort där säkerheten ställts. Talan angående fordran som säkerheten avsett får väckas vid sistnämnda tingsrätt, även om säkerheten frigivits.

*Överenskommelse att framtida tvist angående ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgoods skall hänskjutas till viss domstol eller till skiljemän är ogiltig. Utan hinder härav får dock avtalas, att talan efter kärandens val endast skall kunna väckas vid domstol*

*1. för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse;*

*2. för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten; eller*

*3. i den stat där käranden har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.*

Om domstolen för den ort där svaranden enligt i första stycket angivna grunder kunnat sökas icke är tingsrätt som anges i 336 § första stycket, väckes talan vid den av dessa tingsrätter som är närmast den orten.

Om domstolen för den ort där svaranden enligt i första stycket eller andra stycket 1 eller 2 angivna grunder kunnat sökas icke är tingsrätt som anges i 336 § första stycket, väckes talan vid den av dessa tingsrätter som är närmast den orten.

Äro flera redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses som redariets hemvist.

## FEMTONDE KAPITLET

## Särskilda bestämmelser

## 348 §

*Med franc förstås i denna lag en värdeenhets innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld*

<sup>10</sup> Senaste lydelse 1970: 919.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

*av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till svenskt mynt skall ske efter den officiella kursen den dag då betalning sker eller, om säkerhet ställes för betalningen, då säkerheten ställes.*

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

**2 Förslag till****Lag om ändring i lagen (1936: 277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement**

Härigenom förordnas i fråga om lagen (1936: 277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement

*dels* att föreskriften i lagens ingress angående lagens tillämpningsområde skall upphöra att gälla,

*dels* att 4 § 2 och 5 mom. skall ha nedan angivna lydelse,

*dels* att i lagen skall införas en ny paragraf, 8 §, av nedan angivna lydelse.

## 4 §

2 mom. Ansvarighet föreligge ej heller för förlust, minskning eller skada i följd av:

a. fel eller försummelse, vartill befälhavaren, någon av besättningen, lots eller ock annan, som utför arbete i fartygets tjänst, gjort sig skyldig vid navigeringen eller handhavandet av fartyget;

b. brand, som ej vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren själv;

c. för sjöfarten säregen fara eller olycka;

d. naturhändelse;

e. krigshandling;

f. sjöröveri eller annan samhällsfientlig handling;

g. beslag eller annat ingripande av regering eller annan maktägande; utmätning, kvarstad eller annan handräckning;

h. karantän;

i. åtgärd eller underlåtenhet av avlastaren eller godsets ägare eller deras agent eller representant;

j. strejk, lockout eller annat inställande av eller hinder i arbetet, oansett orsak eller omfattning;

k. uppror eller oroligheter;

l. åtgärd för räddande av människoliv eller för bärgning;

m. dolt fel hos godset eller dess beskaffenhet eller tillstånd;

n. bristfällig förpackning;

o. bristande eller felaktig märkning;

p. bristfällighet hos fartyget, vilken ej kunnat upptäckas med användande av tillbörlig uppmärksamhet;

*Nuvarande lydelse*

q. varje annan orsak, som icke beror av fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken han svarar.

*Bortfraktaren njute ej ansvarsfrihet på de under c.—p. angivna grunder, där antagas må, att han själv eller någon för vilken han svarar genom fel eller försummelse medverkat till förlusten, minskningen eller skadan. Påkallar någon ansvarsfrihet i fall som under q. avses, ligge å honom att visa, att fel eller försummelse varom där sägs ej medverkat.*

5 mom.<sup>1</sup> Bortfraktaren och fartyget svare icke i något fall för förlust eller minskning av eller skada å gods eller för skada, som därmed sammanhänger, till högre belopp än ettusenåttahundra kronor i guld för varje kolli eller annan enhet av godset. Har högre värde å godset, jämte uppgift om dettas art, utan förbehåll upptagits i konossementet, skall detta värde gälla såsom gräns för bortfraktarens ansvarighet och, till dess annat visas, anses motsvara godsets verkliga värde.

Genom avtal mellan bortfraktaren, befälhavaren eller agenten och avlastaren må gränsen för bortfraktarens ansvarighet bestämmas till högre belopp än förut sagts.

I förhållande till fordringsägare som tillhör främmande stat skall vad i första stycket första punkten stadgas om att där angivet belopp skall beräknas efter guldvärde ej gälla, med mindre detta följer av fördrag med den främmande staten och denna genomfört motsvarande beräkning till förmån för svenska fordringsägare.

Har avlastaren svikligen lämnat oriktig uppgift om godsets art eller värde och har uppgiften intagits i konossementet, vare bortfraktaren och fartyget ej ansvariga jämlikt denna lag.

*Föreslagen lydelse*

Påkallar någon ansvarsfrihet i fall som under q. avses, ligge å honom att visa, att fel eller försummelse varom där sägs ej medverkat.

5 mom. Bortfraktaren och fartyget svare icke i något fall för förlust eller minskning av eller skada å gods eller *eljest till godset hänförlig* skada till högre belopp än ettusenåttahundra kronor i guld för varje kolli eller annan enhet av godset. Har högre värde å godset, jämte uppgift om dettas art, utan förbehåll upptagits i konossementet, skall detta värde gälla såsom gräns för bortfraktarens ansvarighet och, till dess annat visas, anses motsvara godsets verkliga värde.

## 8 §

*Denna lag skall, i stället för vad sjölagen (1891: 35 s. 1) i motsvarande delar innehåller, tillämpas på konossement utfärdat i stat, som är bunden av 1924 års internationella konvention rörande konossement men icke 1968 års tilläggsprotokoll därtill, och på befordran*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1953: 58.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

*enligt sådant konossement. Har konossement utfärdats i stat, som är bunden av konventionen i dess genom tilläggsprotokollet ändrade lydelse, tillämpas lagen i den mån det är påkallat av Sveriges folkrättsliga förpliktelser gentemot stat som är bunden av konventionen men icke av tilläggsprotokollet. Lagen skall dock i intet fall tillämpas på befordran inom Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller mellan dessa stater.*

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

När lagen (1973: 000) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) trätt i kraft, får Konungen förordna att lagen (1936: 277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement skall upphöra att gälla.

**Motionsyrkande**

I motionen 1973: 2051 av fru Åsbrink m. fl. (s) hemställs att riksdagen beslutar att uttrycket *högre hand* i 118 § d) förslaget till lag om ändring i sjölagen skall utgå ur lagtexten och ersättas med orden *naturlig händelse av osedvanlig karaktär*.

**Utskottet***Inledning*

Genom propositionen läggs fram förslag till nya regler om dels sjötransport av gods, dels befordran till sjöss av passagerare och resgods.

De regler om sjötransport av gods som nått den vidaste internationella tillämpningen är de som ingår i den i Bryssel år 1924 avslutade konventionen om konossement, vanligen kallad *Haagreglerna*. Med konossement avses en handling som är undertecknad av fartygsbefälhavaren eller hans ställföreträdare och som innehåller erkännande om mottagande av gods för befordran samt förbindelse att transportera detta till viss bestämmelseort. Konossementet kan vara ställt till innehavaren eller — vilket är det brukliga — till order. Genom konossementets överlåtande överflyttas äganderätten till varorna på handlingens mottagare. Konossementet har därför fått en för varuomsättningen och kreditväsendet viktig funktion som substitut för godset.

Konventionen har ratificerats av ett stort antal stater. Även i fall som ligger utanför konventionens tillämpningsområde kommer konventionens regler i stor utsträckning till användning genom att parterna genom

en s. k. paramountklausul i avtalet överenskommer att Haagreglerna skall tillämpas. Sverige tillträdde konventionen år 1936. Den har införlivats med svensk rätt genom *lagen (1936: 277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement*, vanligen kallad *konossementlagen (KonL)*. Lagen, som i allmänhet i stort sett konventionens regler i översättning till svenska, har gjorts tillämplig på befordran från Sverige till främmande stat och på befordran till Sverige från stat som tillträtt konossementkonventionen. Inrikesfart och befordran mellan, å ena sidan, Sverige och, å andra sidan, Danmark, Finland eller Norge har undantagits från KonL:s tillämplighet. För sådan fart liksom för internationell fart som inte är konventionsbunden gäller i stället bestämmelserna i 5 kap. *sjölagen (SjöL)*. I samband med antagandet av KonL infogades konventionens regler i 5 kap. SjöL med vissa modifieringar. Dessutom finns i SjöL kompletterande regler som, under förutsättning att svensk lag är tillämplig, kan komma till användning också på transporter som är underkastade KonL:s bestämmelser.

Haagreglerna företer vissa påtagliga brister. Behovet av att förbättra och komplettera reglerna har så småningom blivit alltmer uppenbart. Den 23 februari 1968 antogs ett tilläggsprotokoll till konossementkonventionen. Den reviderade konventionen brukar kallas Haag-Visbyreglerna.

I propositionen föreslås på grundval av ett av sjölagskommittén avgivet betänkande (SOU 1972: 10) att riksdagen godkänner nämnda tilläggsprotokoll. Vidare föreslås att Haag-Visbyreglerna — i motsats till vad som skedde vid godkännandet av Haagreglerna år 1936 — fullständigt inarbetats i 5 kap. SjöL. I samband därmed förordas också en viss modernisering av gällande bestämmelser. Vidare föreslås vissa följändringar i KonL. Godkännandet av tilläggsprotokollet och införlivandet av detta med svensk rätt innebär framför allt att bortfraktarens (redarens) ansvar för godset skärps. Beträffande övriga viktigare ändringsförslag hänvisar utskottet till vad som på s. 1 intagits under rubriken propositionens huvudsakliga innehåll.

Reglerna om befordran av passagerare och resgodset till sjöss vilar inte på internationellt fördrag. De nuvarande reglerna, som tillkom genom 1936 års sjölagsändringar, är infogade i 5 kap. SjöL. Vid en konferens i Tokyo år 1969 antogs ett utkast till en konvention om befordran av såväl passagerare som resgodset till sjöss (*Tokyoutkastet*). Inom den mellanstatliga sjöfartsorganisationen (IMCO) pågår nu arbete med att på grundval av Tokyoutkastet forma en internationell konvention i ämnet. En ny konvention kan dock inte väntas bli antagen förrän tidigast under 1974. På grundval av Tokyoutkastet har lagberedningen lagt fram förslag till ny lagstiftning i ämnet (SOU 1971: 90).

De i propositionen föreslagna lagändringarna bygger på sjölagskommitténs förslag. Bestämmelserna innebär i huvudsak att bortfraktarens ansvar för passageraren och hans resgods underkastas tvingande och väsentligt skärpta regler. Utskottet kommer nedan att närmare beröra dessa. Beträffande de huvudsakliga ändringarna i övrigt hänvisar utskottet till vad som anförs därom på s. 1.

Den nya lagstiftningen har tillkommit i nordiskt samarbete. Den föreslås träda i kraft den dag Kungl. Maj:t bestämmer.

#### *Ratifikation av Haag-Visbyreglerna*

Visbyreglerna innefattar endast en begränsad revision av Haagreglerna. Det internationella arbetet på detta fält är emellertid ej avslutat. En mera genomgripande revision av Haagreglerna pågår sedan några år tillbaka inom FN:s kommission för internationell handelsrätt (UNCITRAL). Under sådana omständigheter kan det sättas i fråga om det finns tillräckliga skäl att nu ratificera tilläggsprotokollet till konossementkonventionen, särskilt som konventionen uppvisar stora rättstekniska brister och i flera avseenden ger uttryck för en ålderdomlig syn på problemen kring godsbefordran till sjöss enligt konossement. Föredragande statsrådet förklarar sig också ha hyst en viss tvekan inför steget att i det internationella sjörättsarbetets nuvarande läge tillträde Visbyreglerna. Det finns enligt statsrådet risk för att allvaret i vår strävan efter moderna, rättspolitiskt och rättstekniskt ändamålsenliga regler i ämnet sätts i fråga, framför allt på utvecklingsländernas sida där mistron mot de traditionella sjöfartsländerna är ganska utbredd. Vidare kan det uppkomma vissa praktiska problem genom att vi under en övergångstid kan tänkas få två, eventuellt tre olika konventionsbindningar i förhållande till andra länder.

Utskottet vill för sin del uttrycka förståelse för föredragande statsrådets tvekan. Såsom statsrådet också anfört innebär emellertid Visbyreglerna vissa påtagliga och väsentliga förbättringar av Haagreglerna, särskilt för befraktarsidan. Utskottet vill här peka på bl. a. höjningen av ansvarsbeloppet för bortfraktarens transportansvar. De nya reglerna innebär också en önskvärd anpassning till moderna transportformer, såsom containertransporter. Remissinstanserna ställer sig positiva till en ratifikation av tilläggsprotokollet och flera av sjöfartens organisationer understryker vikten av att denna sker så snart som möjligt. Enligt utskottets mening bör vidare särskilt beaktas att man i de övriga nordiska länderna gjort den bedömningen att Visbyreglerna bör tillräddas. Den nordiska lagstiftningen på detta område är för närvarande ensartad, och det är enligt utskottets mening angeläget att denna enhetlighet inte rubbas.

Med hänsyn till det anförda tillstyrker utskottet att riksdagen godkänner tilläggsprotokollet. Utskottet biträder härjämte föredragande

statsrådets mening att tidpunkten för ratifikation av protokollet om möjligt bör samordnas med de övriga nordiska länderna.

#### *Transportansvaret för godsskada*

Visbyreglerna ändrar inte på Haaglagens grundläggande ansvarighetsregler. Dessa är i svensk översättning intagna i 4 § KonL. Motsvarande bestämmelser i SjöL återfinns i 118 §. Eftersom nämnda regler inte är lika utformade har inarbetandet av Haag-Visbyreglerna i SjöL medfört att vissa ändringar har måst göras i 118 § SjöL. I samband med dessa ändringar har även en bearbetning skett av konventionstexten. Bearbetningen har enligt föredragande statsrådet gjorts i klarhetens intresse.

I förslaget till ny lydelse av 118 § tas i första stycket upp som huvudregel att bortfraktaren skall bära ett på fel eller försummelse från hans sida grundat presumtionsansvar för godset. Ansvaret omfattar uttryckligen även skada som uppkommer genom dröjsmål under transporten.

I andra stycket återfinns regler om bortfraktarens ansvarsfrihet. Dessa innebär att bortfraktaren kan gå fri från ansvarighet om han kan visa att skadan beror på vissa under punkterna a—p angivna skadeorsaker (i rättsvetenskaplig debatt ofta kallad Haagregel-katalogen eller stundom bara katalogen). Av särskild vikt är föreskrifterna om ansvarsfrihet för skada på grund av a) nautiskt fel och b) brand, som bortfraktaren inte vållat själv. De övriga i katalogen uppräknade skadeorsakerna, som skall medföra ansvarsfrihet, får anses sakna självständig betydelse vid sidan av huvudregeln i paragrafens första stycke. De framträder närmast som en ofullständig och delvis förvillande lista över tänkbara situationer där bortfraktaren redan enligt huvudregeln skall vara fri från ansvarighet därför att fel eller försummelse på hans sida inte föreligger. Och skulle undantagsvis fel eller försummelse kunna läggas bortfraktaren till last i dessa situationer så skulle, såsom framhålls i propositionen (s. 57), ansvarsfrihet inte vara förenlig med huvudregeln. Föredragande statsrådet anser därför att de under c—p uppräknade skadeorsakerna lämpligen kunde utgå. Det har dock inte varit möjligt att uppnå nordisk enighet om att utmönstra dem. Framför allt torde det ha varit farhågorna för att en på Haag-Visbyreglerna grundad lagstiftning, som utesluter katalogen, kunde ge anledning till tvivel på vederbörande lands konventionstrohet med vissa praktiska svårigheter som följd. Eftersom nordisk enighet inte kunnat uppnås för en lagändring har föredragande statsrådet funnit att bestämmelserna under c—p bör stå kvar.

Utskottet biträder för sin del statsrådets uppfattning att bestämmelserna under c—p lämpligen kunde utmönstras ur lagtexten. Härigenom skulle man uppnå väsentliga fördelar från såväl rättsteknisk som

rättssystematisk synpunkt. Vid det besök utskottet företog i Oslo i oktober i år framkom att man också i Norge hyste sympati för en sådan lagrevision. Enligt vad utskottet erfarit har man dock från dansk sida inte velat biträda att bestämmelserna får utgå. Med hänsyn till vikten av att nordisk enhetlighet på sjörettens område bevaras vill utskottet därför inte motsätta sig att de behålls i svensk rätt och således nu införs även i 118 § SjöL.

Av de i katalogen uppräknade skadeorsakerna vill utskottet här särskilt peka på den som upptas under punkten d). I KonL anges under denna punkt att ansvarighet ej föreligger för skada i följd av *naturhändelse*. Uttrycket naturhändelse avses utgöra svensk översättning av det i konventionen artikel 4. under 2 d) intagna uttrycket *act of God* (fransk version *acte de Dieu*). Som framgår av det föregående (s. 37) har konventionstexten i propositionen varit föremål för bearbetning. I uppenbar avsikt att få en mer adekvat bestämning av det i konventionen använda uttrycket föreslås andra stycket d) i 118 § SjöL i stället få den lydelsen att bortfraktaren ej är ansvarig om skadan beror av *högre hand*.

Förslaget tas upp till behandling i motionen 1973: 2051. Motionärerna anför att uttrycket "högre hand" tillhör ett ålderdomligt juridiskt språkbruk och pekar på att uttrycket i gällande lagstiftning endast återfinns i lagen (1902: 71 s. 1) innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar. Att nu begagna detta uttryck i en modern lagtext finner motionärerna av flera skäl olämpligt. Motionärerna anser sålunda att uttrycket rent språkligt för de flesta svenskar i vår tid ter sig svårbegripligt, för att inte säga obegripligt. Många torde, anser motionärerna, rent av kunna komma att tolka det som en förvanskning av höger hand. Rent innehållsmässigt anser motionärerna uttrycket höra hemma i en världsåskådning som för många i vår tid är helt främmande. Även för en religiös livssyn ter sig problemet om ondskan och olyckorna nämligen så komplicerat att många reagerar mot den syn på tillvaron som uttrycket röjer. Motionärerna yrkar därför att uttrycket "högre hand" skall utgå ur lagtexten och ersättas med det i 3 § förslaget till lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss (prop. 1973: 140) använda uttrycket "naturhändelse av osedvanlig karaktär".

Utskottet vill för sin del till en början framhålla att i propositionen utöver ändringarna i sjölagen föreslås vissa ändringar i 4 § KonL. Uttrycket naturhändelse under d) i 2 mom. bibehålls dock. Detta innebär att om propositionen oförändrad bifalles skulle det i konventionen använda uttrycket "act of God" komma att i svensk rätt motsvaras av två uttryck, nämligen naturhändelse i KonL och högre hand i SjöL. Enligt utskottets mening måste det anses olämpligt att för ett och samma begrepp använda skilda formuleringar i lagstiftningen. Utskottet kan därför inte tillstyrka att propositionen i förevarande avseende oförändrad bifalles. Som svensk översättning av konventionens "act of God"

bör för bägge lagrummen i stället väljas antingen endera av uttrycken "naturhändelse" eller "högre hand" eller möjligen någon annan formulering, t. ex. det av motionärerna föreslagna "naturhändelse av osedvanlig karaktär".

Utskottet vill vidare understryka att Haagreglerna har tillkommit på engelskt initiativ och att de bygger på engelska rättsprinciper. De i 4 § KonL och 118 § SjöL under c—p uppräknade skadeorsakerna har rötter i sedvanliga engelska formulär för certepartier och konossement och har sedan lång tid tillbaka använts i friskrivningsklausuler. Engelsk rättspraxis (common law)<sup>1</sup> kräver för att a c t o f G o d skall anses föreligga för det första att skadan beror på händelse som är helt oberoende av mänskligt handlande. För det andra fordras att det är fråga om en händelse som bortfraktaren (redaren) inte hade kunnat undvika och vars följder han skäligen inte kunnat förebygga. Händelsen behöver dock inte vara av osedvanlig karaktär eller sådan att den omöjligen hade kunnat förutses. Stormbyar, kraftig sjö, åskväder och kyla är sålunda vanligt förekommande men har i vissa fall ansetts vara att hänföra till begreppet "act of God". Det är inte heller nödvändigt att den händelse som har orsakat skadan haft ett häftigt och våldsamt förlopp. Även plötsligt inträffande stiltje har ansetts kunna utgöra en "act of God" t. ex. när ett segelfartyg befunnit sig i ett kritiskt läge under stagvändning nära ett rev eller under inverkan av en kraftig ström som driver fartyget mot land. För att bortfraktaren skall vara fri från ansvar räcker det inte med att han visar att skadan berott på en naturhändelse av ovan angivet slag som varit helt oberoende av mänskligt handlande. Det åligger bortfraktaren att därjämte styrka att omständigheterna varit sådana att han inte hade kunnat undvika skadan eller rimligen inte heller förebygga den.

Beträffande därefter uttrycket h ö g r e h a n d tillhör detta, såsom motionärerna framhåller, ett ålderdomligt juridiskt språkbruk. I gällande lagstiftning återfinns uttrycket endast i 1902 års lag med bestämmelser om elektriska anläggningar. I 4 § andra stycket stadgas sålunda att innehavare av anläggning, som har egen generator eller transformator, ej är ansvarig för skada, orsakad genom inverkan av elektrisk ström från anläggningen, om skadan tillkommit genom "händelse av högre hand". Förevarande stadgande infördes vid riksdagsbehandlingen av lagen efter hemställan av det för behandlingen av propositionen (1901: 9) tillsatta särskilda utskottet. I sitt utlåtande (nr 1) anförde utskottet bl. a. att en lindring av ansvaret för innehavare av elektrisk anläggning borde ske i så måtto, att ersättningsskyldighet ej stadgades i fråga om olycka, som uppkommit genom "högre hand", således genom övermäktiga natur-

<sup>1</sup> se Carver, Carriage of goods by sea (12th ed. 1970) och Scrutton, The contract of affreightment as expressed in charterparties and bills of lading (17th ed. 1964).

krafter, vilkas verkningar ej kunnat på förhand beräknas eller överskådas, såsom orkaner av i vårt klimat sällspord styrka, jordbävningar eller åskslag av oberäknelig intensitet. En förutsättning för ansvarsfrihet var dock att alla i gällande lag och författningar föreskrivna hjälpmedel för avvärjande av faran blivit anlitade. Utskottet uppgav vidare att uttrycket "högre hand" hämtats från sjölagen.

I sjölagssammanhang har uttrycket "högre hand" funnits sedan gammalt. Redan i vår första sjölag från år 1667 återfanns uttrycket. I rubriken till 9 kapitlet i skepslegobalken angavs sålunda "Om hinder i skepslego, de af högre hand komma". I kapitlet behandlades rätten att häva ingånget fraktavtal, om fartygets avresa hindrades av att krig eller örlig uppstod, av att fartyget togs i kronans tjänst eller eljest togs i beslag för kronans räkning eller av att något annat fel hände. Motsvarande bestämmelser intogs i 118 § i 1864 års sjölag. Paragrafen saknade dock rubrik, och uttrycket "högre hand" togs inte in i texten. Däremot infördes uttrycket i 261 § som behandlade rätten för försäkringstagare att mot avträdande av försäkrat fartyg eller gods fordra ersättning för total förlust. Sådan rätt inträdde om fartyget lagts under embargo, blivit "anhållet genom någon annan åtgärd av högre hand" eller tagits av sjörövare; dock endast under förutsättning att fartyget eller godset ej frigavs inom vissa närmare angivna tider.

Vid utarbetandet av vår nuvarande sjölag år 1891 överfördes bestämmelserna i 261 § i 1864 års sjölag till 259 § SjöL. I samband därmed gjordes vissa smärre jämkningar av lagtexten som dock inte här är av intresse. Formuleringen "högre hand" kom vidare att inflyta även i 159 § som behandlade rätten att häva fraktavtalet. De i 159 § SjöL intagna bestämmelserna var utformade i nära anslutning till 118 § i 1864 års sjölag. Det i sistnämnda paragraf under 3. angivna hindret för fartygs avresa, nämligen att fartyget tagits i kronans tjänst, hade dock bytts ut mot "att fartygets resa eller godsets försändning genom annan åtgärd av högre hand hindras". Bland övriga i lagrummet angivna hinder märks krigsutbrott och beläggande av fartyget med embargo. Som jämförelse kan nämnas att i de danska och norska sjölagarna, som beträffande befraktningsreglerna är ensartade med SjöL, i stället för åtgärd av "högre hand" angavs att fartygets resa eller godsets försändning hindrats "ved nogen annan Foranstaltning af offentlig Myndighet". Nu nämnda lagrum i SjöL har sedermera upphävts, 259 § år 1928 och 159 § i samband med 1936 års lagändringar. De i 159 § intagna bestämmelserna om hävningsrätt inarbetades då i 135 §. Härvid utmönstrades uttrycket "högre hand". 1933 års sjölagstiftningskommitté anförde härom i motiven (s. 204) följande. "I stället för det till sin innebörd något svävande och, vad angår påbud av vederbörande regering, som det vill synas mindre nödiga stadgandet om åtgärd av högre hand omnämnas vidare i viss

anslutning till bestämmelserna i konossementskonventionen artikel 4 § 2 uppror, oroligheter och sjöröveri.”

Om man bortser från uttrycket ”högre hand” i 1902 års lag om elektriska anläggningar, varmed särskilda utskottet synes ha avsett naturhändelser av mer ovanlig karaktär, torde av den ovan lämnade redogörelsen framgå att med uttrycket ”högre hand” synes i lagstiftningen ha avsetts något mer än en naturhändelse, nämligen även våldshandlingar av fiende och sjörövare samt vissa ingripanden av regeringar och myndigheter.<sup>1</sup> Uttrycket ”högre hand” torde enligt utskottets mening närmast vara att jämställa med det i modernare språkbruk använda uttrycket *force majeure*.<sup>2</sup>

Med hänsyn till det anförda finner utskottet att uttrycket ”högre hand” i äldre sjörätt inte kan anses ha haft samma innebörd som konossementskonventionens ”act of God”. Det kan för övrigt anmärkas att varken 1864 års eller 1891 års sjölagar byggde på engelsk sjörätt utan att de som förebild haft 1861 års tyska sjölag. Att nu åter införa uttrycket ”högre hand” i sjölagen och med en något förändrad innebörd anser utskottet inte lämpligt. I stället bör väljas en annan definition som bättre motsvarar den i det föregående redovisade innebörden av ”act of God”. I de i Danmark och Norge redan antagna lagarna på området används formuleringarna ”naturkatastrofer” respektive ”naturkatastrofe”. En naturhändelse som förorsakat skada behöver emellertid inte — för att den skall kunna hänföras till ”act of God” — ha varit av så allvarlig karaktär att den kan betecknas som en katastrof. Den av motionärerna föreslagna och från 3 § förslaget till lag om ansvarighet för oljeskada hämtade definitionen ”naturhändelse av osedvanlig karaktär som ej kunnat undvikas och vars följder ej kunnat förhindras” utgör inte heller en adekvat bestämning av uttrycket ”act of God”. Såsom framgår av redogörelsen ovan för innebörden av ”act of God” krävs inte att händelsen skall ha varit av osedvanlig karaktär, och vidare är det tillräckligt för ansvarsfrihet att följderna *skäligen* inte kunnat förhindras.

Enligt utskottets mening återstår endast att välja det i KonL använda uttrycket naturhändelse. Utskottet kan visserligen medge att inte heller naturhändelse är en invändningsfri bestämning av ”act of God”, eftersom med detta uttryck avses en naturhändelse av inte obetydlig intensitet. Utskottet har emellertid inte kunna finna något helt entydigt begrepp som på ett bättre sätt kan anses motsvara ”act of God”.

På grund av det anförda tillstyrker utskottet att i anledning av motionen 1973: 2051 uttrycket ”högre hand” i 118 § d) förslaget till lag om ändring av sjölagen byts ut mot ordet ”naturhändelse”.

<sup>1</sup> se även Dahlström, Den svenska privata sjöretten (utg. år 1882) s. 189.

<sup>2</sup> Se även NJA II 1891 s. 84.

*Passagerarbefordran och befordran av resgods*

Som framgår av det föregående (s. 35) bygger propositionen i denna del på Tokyoutkastet. Detta utgör dock ännu blott ett preliminärt underlag till en planerad konvention i ämnet. Det kan inte uteslutas att det inom IMCO pågående arbetet på konventionen kan leda till ändringar i utkastet. Under sådana omständigheter kan det dras i tvivelsmål om det är lämpligt att nu införa bestämmelser som kanske aldrig blir antagna i en konvention. Några remissinstanser har också ifrågasatt om inte IMCO:s arbete på en konvention borde avvaktas. Stark kritik mot sjölagskommitténs förslag har framförts av konsumentombudsmannen (KO). Han har bl. a. vänt sig emot att förslaget inte beaktar vad konsumenthänsyn kräver i olika sammanhang och att kommittén inte tagit hänsyn till de regler som gäller personbefordran inom andra transportgrenar. Enligt KO borde i nordiskt samråd undersökas hur förslaget kan jämkas i riktning mot ett bättre passagerarskydd utan att man därför på ett orealistiskt sätt avlägsnar sig från det internationella systemet. Med en samlad nordisk, mer progressiv ståndpunkt på detta område borde enligt KO:s mening även andra sjöfartsnationer kunna vinnas för ett bättre passagerarskydd.

I propositionen (s. 50) konstateras att de nuvarande reglerna på området ger passageraren ett så otillfredsställande rättsskydd att en lagrevision inte bör uppskjutas i väntan på resultatet av arbetet inom IMCO. Det kan enligt föredragande statsrådet inte förnekas att Tokyoutkastet erbjuder påtagliga förbättringar i passagerarens rättsskydd. Samtidigt instämmer statsrådet med KO i att förbättringarna är otillräckliga. Vid nordiska departementsöverläggningar har emellertid enighet kunnat uppnås om ytterligare förbättringar av passagerarskyddet. Till dem hör vissa höjningar av begränsningsbeloppen, ett tvingande ansvar för dröjsmålsskada samt utmönstring av det nautiska felet som ansvarsfrihetsgrund.

Utskottet vill för sin del understryka att de nuvarande reglerna om befordran av passagerare och resgods till sjöss endast ger passageraren ett svagt rättsskydd. Det är sålunda passagerarens sak att visa att personskada och skada på handresgods vållats genom fel eller försummelse på bortfraktarens sida. I fråga om resgods som lämnats i bortfraktarens vård är bortfraktarens ansvar visserligen ett presumtionsansvar av samma slag som det han har vid transport av gods (se s. 37). Han kan emellertid förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada som vållas genom nautiskt fel (t. ex. grundstötning) och brand. Och i fråga om handresgods gäller sådan frihet från ansvar utan särskilt förbehåll. Bortfraktaren kan vidare begränsa sin ansvarighet för personskada till 20 000 kronor för varje passagerare. För resgods — vari inräknas bl. a. färjetransporterad bil — kan bortfraktaren genom förbehåll begränsa sin ansva-

riighet till 1 800 kronor för varje kollo. I fråga om handresgods gäller denna summabegränsning utan särskilt förbehåll. Även reglerna om befordringsavtalets upphörande och om hävningsrätt är oförmånliga från passagerarens synpunkt.

Såsom framhålls i propositionen erbjuder Tokyoutkastet påtagliga förbättringar i passagerarskyddet. Det kan förväntas att en blivande internationell konvention i ämnet kommer att bygga på utkastet. Med hänsyn härtill och då passageraren snarast måste ges ett rimligt rättsskydd även vid befordran till sjöss biträder utskottet föredragande statsrådets uppfattning att en lagrevision inte bör uppskjutas i väntan på att en konvention kan antas. Mot bakgrund av KO:s kritik av sjölagskommitténs förslag finner utskottet det vidare tillfredsställande att nordisk enighet kunnat uppnås om ytterligare förbättringar i passagerarens rättsskydd. Utskottet vill här särskilt peka på begränsningsbeloppen som höjts för personskada till 700 000 s. k. Poincaréfrancs, motsvarande omkring 245 000 kronor, för fordon till 50 000 francs eller cirka 17 500 kronor samt för varje passagerare i fråga om handresgods till 10 000 francs eller cirka 3 500 kronor och i fråga om annat resgods till 16 000 francs eller cirka 5 500 kronor. Utskottet vill i anslutning till KO:s remissvar emellertid stryka under att det ännu återstår flera bestämmelser på vilka konsumentsynpunkter inte särskilt anlagts. Utskottet vill här peka på reglerna om befordringsavtalets upphörande och hävningsrätt och verkan av tillbakaträdande på passagerarens sida. Enligt utskottets mening är det synnerligen angeläget att konsumenterna, när det gäller befordran till sjöss, bereds ett rättsskydd motsvarande det som de under senare år erhållit på andra områden. I propositionen anförs också (s. 51) att man på svensk sida i det fortsatta internationella konventionsarbetet givetvis skall verka för att åtminstone de förbättringar av passagerarskyddet som nu föreslås i den svenska lagen kommer att gälla även i den blivande konventionen. Utskottet vill för sin del tillägga att det är av vikt att man från svensk och nordisk sida med kraft driver sådana synpunkter.

#### *Ikraftträdande m. m.*

Som tidigare nämnts har propositioner redan lagts fram i Danmark och Norge. Lagförslagen har antagits av folketinget respektive stortinget under våren. I Finland däremot har proposition ännu ej lagts fram. Föredragande statsrådet anför (s. 156) att man i Finland avser att göra detta under hösten 1973 och att lagstiftningen därför torde kunna träda i kraft den 1 januari 1974. Enligt vad utskottet erfarit har det finska förslaget försenats och torde kunna läggas fram först våren 1974. Det är därför ovisst om när ifrågavarande lagförslag kan träda i kraft.

Utskottet vill vidare peka på att i propositionen 1973: 42 angående sjöpanträtt och skeppshypotek lades fram förslag till ändringar av SjöL,

vilka i några fall berör samma paragrafer som förevarande lagförslag. I nämnda proposition föreslogs sålunda bl. a. att nuvarande 8 § i sak oförändrad tas upp i 233 §, att den särskilda definitionen av Poincaré-franc utgår ur nuvarande 255 § och tas upp som en särskild bestämmelse i 348 § samt att preskriptionsbestämmelserna i nuvarande 284 § flyttas till 347 §. Vidare föreslogs vissa redaktionella justeringar i 337 §. Lagförslagen, som bifallits av riksdagen (LU 1973: 22, rskr 1973: 272), avses träda i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar.

Eftersom det när förevarande proposition (1973: 137) avlämnades inte kunde med säkerhet förutsägas, om de båda propositionsförslagen kan träda i kraft samtidigt eller, om så inte sker, vilketdera som först kan träda i kraft, utformades ifrågavarande lagförslag med utgångspunkt i nu gällande rätt och med bortseende från de av riksdagen med anledning av prop. 1973: 42 beslutade ändringarna i sjölagen. Föredragande statsrådet framhåller i förevarande proposition att — om ej vid tidpunkten för riksdagsbehandlingen av detta förslag klarhet vinnns om att de båda förslagen kan träda i kraft samtidigt, så att detta förslag kan anpassas till förslaget i prop. 1973: 42 — Kungl. Maj:t torde få genom ny proposition föreslå riksdagen sådana ändringar i SjöL att det av de båda förut nämnda förslagen, som träder i kraft vid den senare tidpunkten, innan så sker anpassas till det först ikraftträdde förslaget.

Med hänsyn bl. a. till den försening som drabbat det finska förslaget till ändrade regler för gods- och passagerarbefordran till sjöss råder det alltjämt ovisshet om i vilken ordning de olika lagförslagen kan träda i kraft. Riksdagen har därför ingen möjlighet att nu göra erforderlig samordning. Såsom statsrådet antytt blir det därför nödvändigt att Kungl. Maj:t senare genom proposition föreslår riksdagen erforderlig anpassning av förslagen.

Utskottet vill avslutningsvis framhålla att det, utöver förslagen i prop. 1973: 42 och i förevarande proposition, även lagts fram förslag till ändringar i SjöL i prop. 1973: 140 angående ansvarighet för oljeskada till sjöss och i prop. 1973: 167 angående lag om exekutiv försäljning av registrerat skepp. Med hänsyn till det stora antal ändringar som nu görs i SjöL förutsätter utskottet att det så småningom görs ett omtryck av hela sjölagen i Svensk författningssamling. Enligt utskottets mening skulle det också vara av värde med hänsyn till transporträttens ökande vikt om sjölagen kunde intas i lagboken.

#### *Lagförslagen i övrigt*

Utöver det ovan anförda har de i propositionen framlagda förslagen inte givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande. Redaktionell rättelse förordas emellertid i 168 § SjöL.

**Hemställan**

Utskottet hemställer

1. att riksdagen — med förklaring att propositionen 1973: 137 icke kunnat i oförändrat skick antas — i anledning av motionen 1973: 2051 för sin del antar 118 § i det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) med den ändringen att lagrummet erhåller följande såsom *utskottets* förslag betecknade lydelse:

*Kungl. Maj:ts förslag*

*Utskottets förslag*

## 118 §

Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att godset går för-  
lorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård ombord eller iland,  
om han ej visar att varken fel eller försummelse av honom själv eller  
någon för vilken han svarar orsakat eller medverkat till skadan.

Bortfraktaren är ej ansvarig, om  
han visar att skadan beror av

a) fel eller försummelse, vartill  
befälhavaren, medlem av besätt-  
ningen, lots eller annan, som utför  
arbete i fartygets tjänst, gjort sig  
skyldig vid navigeringen eller  
handhavandet av fartyget;

b) brand, som ej vållats genom  
fel eller försummelse av bortfrak-  
taren själv;

c) fara eller olycka säregen för  
sjön;

d) *högre hand*;

e) krigshandling;

f) sjöröveri eller annan sam-  
hällsfientlig handling;

g) beslag eller annat ingripande  
av regering eller annan maktägan-  
de eller rättslig handräckningsåt-  
gärd;

h) karantän;

i) åtgärd eller underlåtenhet av  
avlastaren eller godsets ägare eller  
hans agent eller representant;

j) strejk, lockout eller annat av-  
brott eller hinder i arbetet, oav-  
sett orsak och omfattning;

Bortfraktaren är ej ansvarig, om  
han visar att skadan beror av

a) fel eller försummelse, vartill  
befälhavaren, medlem av besätt-  
ningen, lots eller annan, som utför  
arbete i fartygets tjänst, gjort sig  
skyldig vid navigeringen eller  
handhavandet av fartyget;

b) brand, som ej vållats genom  
fel eller försummelse av bortfrak-  
taren själv;

c) fara eller olycka säregen för  
sjön;

d) *naturhändelse*;

c) krigshandling;

f) sjöröveri eller annan sam-  
hällsfientlig handling;

g) beslag eller annat ingripande  
av regering eller annan maktägan-  
de eller rättslig handräckningsåt-  
gärd;

h) karantän;

i) åtgärd eller underlåtenhet av  
avlastaren eller godsets ägare eller  
hans agent eller representant;

j) strejk, lockout eller annat av-  
brott eller hinder i arbetet, oav-  
sett orsak och omfattning;

*Kungl. Maj:ts förslag*

k) uppror eller oroligheter;  
 l) räddning av människoliv eller bärgning av fartyg eller gods eller försök därtill;

m) godsets dolda fel eller särskilda beskaffenhet eller inneboende brist;

n) bristfällig förpackning;

o) bristfällig eller oriktig märkning; eller

p) dold bristfällighet hos fartyget som ej kunnat upptäckas med tillbörlig omsorg.

Utän hinder — — — (= Kungl. Maj:ts förslag) — — — omsorg iakttagits.

Om vållande — — — (= Kungl. Maj:ts förslag) — — — (1972:207).

2. att riksdagen för sin del antar 168 § i förslaget till lag om ändring i sjölagen med följande såsom *utskottets förslag* betecknade lydelse:

*Kungl. Maj:ts förslag*

Vid sådan befordran som avses i 169 § få bestämmelserna i 95 och 97 §§, 98 § andra stycket, 101 § första stycket, 118—123 §§, 152, 161 och 162 §§ samt 284 § första stycket 5 och *andra* stycket *första punkten* ej åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, befraktare eller mottagare. Bestämmelse i fraktavtal, varigenom till bortfraktaren överlåtes rätt på grund av försäkring eller träffas annan sådan överenskommelse, anses som förbehåll om befrielse från ansvarighet.

Utän hinder — — — (= Kungl. Maj:ts förslag) — — — gemensamt haveri.

Är det — — — (= Kungl. Maj:ts förslag) — — — andres vård.

Är det, — — — (= Kungl. Maj:ts förslag) — — — löpande handling.

*Utskottets förslag*

k) uppror eller oroligheter;

l) räddning av människoliv eller bärgning av fartyg eller gods eller försök därtill;

m) godsets dolda fel eller särskilda beskaffenhet eller inneboende brist;

n) bristfällig förpackning;

o) bristfällig eller oriktig märkning; eller

p) dold bristfällighet hos fartyget som ej kunnat upptäckas med tillbörlig omsorg.

*Utskottets förslag*

## 168 §

Vid sådan befordran som avses i 169 § få bestämmelserna i 95 och 97 §§, 98 § andra stycket, 101 § första stycket, 118—123 §§, 152, 161 och 162 §§ samt 284 § första stycket 5 och *fjärde* stycket ej åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, befraktare eller mottagare. Bestämmelse i fraktavtal, varigenom till bortfraktaren överlåtes rätt på grund av försäkring eller träffas annan sådan överenskommelse, anses som förbehåll om befrielse från ansvarighet.

3. att riksdagen antar förslaget till lag om ändring i sjölagen i vad det ej omfattas av vad utskottet hemställt ovan under 1 och 2,
4. att riksdagen antar förslaget till lag om ändring i lagen (1936: 277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement,
5. att riksdagen godkänner 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års internationella konvention rörande konossement.

Stockholm den 4 december 1973

På lagutskottets vägnar

ERIK SVEDBERG

*Närvarande:* herrar Svedberg (s), Svanström (c), Sundelin (s)\*, fröken Anderson i Lerum (s)\*, herrar Lidgard (m)\*, Hammarberg (s), Börjesson i Falköping (c), fru Åsbrink (s), fru Lundblad (s), herrar Winberg (m), Israelsson (vpk), Olsson i Sundsvall (c), Enlund (fp), fru Swartz (fp)\* och fru Nilsson i Sunne (s).

\* Ej närvarande vid betänkandets justering.

