

Nr 137

Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) m. m. (gods- och passagerarbefordran); given Stockholms slott den 5 juni 1973.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden, föreslå riksdagen att bifalla de förslag om vars avlåtande till riksdagen föredraganden hemställt.

GUSTAF ADOLF

CARL LIDBOM

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.

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 §¹

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 KAPITLET²

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 al-lenast 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-

¹ Senaste lydelse 1936: 276.

² Senaste lydelse 1936: 276 i den mån ej annat angives.

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 ändå för avtalets fullgörande.

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

II. Om resebefraktning

Om fartygets behöriga skick.

76 §

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

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.

II. Om resebefraktning

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 vård, 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

Har avlämnat gods orsakat skada för bortfraktaren eller annan, ersätta 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.

Föreslagen lydelse

97 §

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 §³

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

³ 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 *fortscaffande* till bestämmelseorten uppenbarligen bliva alltför hög, må bortfraktaren *försälja* godset.

Föreslagen lydelse

genom att *pantsätta* eller sälja av godset. *Var rätts-handlingen ej behörlig, 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 maktäggande 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 vederligt, 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 ersättningskyldighet 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

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.

Föreslagen lydelse

120 §

Skadestånd enligt 118 § beräknas efter värdet av gods av sanuna 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 sanuna 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 värdeenhets 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 oskäligen 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, vartill 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 frakta-avtalet.

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 vårdnaden 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 den 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 bestämmes efter förhållandet mellan

Avståndsfrakt utgör den avtalade frakten med avdrag för belopp, som bestämmes 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 iståndsstligt 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 förenad 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

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.

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 äge däri göra förbehåll beträffande

Föreslagen lydelse

151 §

Med konossement förstås en av bortfraktaren eller på hans vägnar utförd 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 återställs.

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 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 läsbara 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 skäligen 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 åberopas 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

Varder skada å godset eller brist med avseende å dess förpackning ej anmärkt i konossementet, oaktat bortfraktaren före utfärdandet utrönt 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.

Föreslagen lydelse

162 §

Lider tredje man skada genom att inlösa konossementet i förlitan på dess riktighet, är bortfraktaren ansvarig, om han insett eller bort inse 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 utställt, 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 överlättes 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 gälle ock för passagerare.

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

⁴ Senaste lydelse 1973: 283.

⁵ Senaste lydelse av 171—182 §§ 1936: 276.

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

Föreslagen lydelse

den av tilläggsprotokollet, likväl üger 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 §⁴

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 KAPITLET⁵**Om befordran av passagerare och resgods⁵***Inledande bestämmelser*

171 §

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-

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, gälla 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, upphøre 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 oskäligen 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 skäligen 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 bestämmelseorten 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 istandsättligt, 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 ersättningens bestämmande 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 §

Upphålles 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 frejdande 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 angives 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 visas 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 befordringen 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 befordringen som utföres av den andre. Det samma gäller, om passageraren enligt befodringsavtalet har rätt att helt eller delvis anlita annan än bortfraktaren för befordringen.

ÅTTONDE KAPITLET

Om skada genom fartygs sammanstötning

220 §⁶

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

⁶ 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 för enligt 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 bedömning av fråga om vållande till sammanstötning skall särskilt beaktas om tiden medgav överläggning eller icke.

222 §⁷

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 §⁸

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 ställes, 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.

⁷ Senaste lydelse 1967: 48.

⁸ Senaste lydelse 1964: 85.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

ELFTE KAPITLET

Om sjöpanträtt och om preskription av fordran i vissa fall

284 §⁹

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 underrättelse 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 bort 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 underrättelse 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;

⁹ Senaste lydelse 1967: 48.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

7. fordran på ersättning på grund av att resgods skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran, 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 dispasschen vann laga kraft.

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 dispasschörs behandling, anses talan om fordringen väckt.

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 §¹⁰

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 redarens hemvist.

FEMTONDE KAPITLET

Särskilda bestämmelser

348 §

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

¹⁰ 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 enderas 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.¹ 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

¹ 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.

Utdrag av protokoll över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 5 juni 1973.

Närvarande: statsråden STRÄNG, ANDERSSON, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, FELDT.

Statsrådet Lidbom anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) m. m.* och anför.

1 Inledning

De regler om sjötransport av gods som nått den vidaste internationella tillämpning är de som ingår i den i Bryssel den 25 augusti 1924 avslutade internationella konventionen rörande konossement, vanligen kallad Haagreglerna. Konventionen har ratificerats av ett stort antal stater. Även i fart 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 konventionen eller lag som grundas på denna skall tillämpas. Reglerna företer emellertid påtagliga brister av såväl saklig som rättsteknisk och rättssystematisk art och behovet att förbättra och komplettera reglerna har småningom blivit alltmer uppenbart. Den 23 februari 1968 antogs — på grundval av ett av den internationella organisationen Comité Maritime International vid en konferens i Stockholm år 1963 antaget utkast, de s. k. Visbyreglerna — ett tilläggsprotokoll till konossementskonventionen (tilläggsprotokollet). Den reviderade konventionen brukar kallas Haag-Visbyreglerna. Det internationella arbetet på detta fält har emellertid ej avstannat med detta. En mera genomgripande revision av konventionen pågår sedan några år tillbaka inom FN:s kommission för internationell handelsrätt (UNCITRAL).

Passagerarbefordran till sjöss hölls länge utanför de internationellt antagna regler som i övrigt i så hög grad satt sin prägel på sjörätten. Ehuru frågan aktualiserades av Comité Maritime International så tidigt som år 1907 dröjde det länge innan en internationell konvention om passagerarbefordran till sjöss kunde avslutas. En sådan undertecknades först den 28 april 1961 i Bryssel. Den följdes av en särskild konvention om befordran av resgods till sjöss, vilken undertecknades den 27 maj

1967 i Bryssel. De båda konventionerna företer vissa inbördes olikheter och Comité Maritime International har vid konferens i Tokyo år 1969 antagit ett utkast till ny konvention om befordran av både passagerare och resgods till sjöss (Tokyoutkastet). Inom den mellanstatliga sjöfartsorganisationen (IMCO) pågår nu arbete med att på grundval av Tokyoutkastet forma en ny internationell konvention i ämnet. En ny konvention kan dock inte väntas bli antagen förrän tidigast under år 1974.

På grundval av tilläggsprotokollet och Tokyoutkastet har sjölagskommittén¹ lagt fram lagförslag rörande godsbefordran till sjöss (SOU 1972: 10) och befordran av passagerare och resgods till sjöss (SOU 1971: 90) innebärande ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) (SjöL) och lagen (1936: 277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement (KonL).

Kommitténs arbete har bedrivits i samråd med sjölagskommittéer i Danmark, Finland och Norge. Förslaget förutsätter att Sverige jämte de övriga nordiska länderna² tillträder tilläggsprotokollet. Såvitt rör befordran av passagerare och resgods är dess utgångspunkt att en internationell konvention i dessa ämnen av i huvudsak den innebörd som Tokyoutkastet har får antas komma till stånd i framtiden. Motsvarande förslag har lagts fram av de danska och norska sjölagskommittéerna medan intet officiellt förslag ännu föreligger på finländsk sida.

Tilläggsprotokollet och den därigenom reviderade konossementskonventionen samt Tokyoutkastet, i fransk och engelsk version jämte svensk översättning, ävensom sjölagskommitténs lagförslag torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilagor 1—5*. De båda Brysselkonventionerna om befordran av passagerare resp. resgods är återgivna i SOU 1971: 90 (bil. 4—5).

Yttranden över kommitténs båda betänkanden har avgivits av Svea hovrätt, hovrätten för Västra Sverige, kommerskollegium, sjöfartsverket, utredningen om författningspublicering, Sveriges advokatsamfund, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Sjöbefraktarrådet, Näringslivets trafikdelegation, Sjöassuradörernas förening, Sveriges ångfartygs assurans förening, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges stuvareförbund, Sveriges speditörförbund, Svenska bankföreningen, Försäkringsjuridiska föreningen och Sjörättsföreningen i Göteborg. Yttranden över SOU 1971: 90 har dessutom avgivits av konsumentombudsmanen och statens konsumentråd.

Svea hovrätt och hovrätten för Västra Sverige har bifogat yttranden av

¹ F. d. justitierådet Erik Hagbergh, ordförande, redaktören Hjalmar Bååw, direktören jur. dr Nils Grenander, assuransdirektören P. E. Hedborg, sjöfartsrådet G. Lindencrona och dispaschören Kaj Pincus, ledamöter, samt professor Kurt Grönfors, advokaten Lennart Hagberg, hovrättsrådet Christer Rune och assuransdirektören Lorenz Zetterman, experter.

² Island har ej deltagit i det nordiska sjölagssamarbetet. Med uttrycket "de nordiska länderna" avses i denna proposition endast Sverige, Danmark, Finland och Norge och med "internordisk fart" fart mellan dessa länder.

resp. Stockholms tingsrätt och Göteborgs tingsrätt. Kommerskollegium har bifogat yttranden från handelskamrarna i Stockholm och Göteborg samt från Gotlands och Skånes handelskamrar.

En sammanställning av remissyttrandena torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 6*.

Nordiska departementsöverläggningar har hållits i Stockholm den 5 maj 1971 samt i Oslo den 12—13 juni 1972 och den 25—27 oktober 1972. Därvid har enighet uppnåtts om såväl det sakliga innehållet som utformningen av lagstiftningen. I Danmark och Norge har den nya lagstiftningen genomförts. En sammanställning av de danska och norska lagtexterna och det svenska lagförslaget torde få fogas till statsrådsprotokollet som *bilaga 7*.

2 Lagförslagets allmänna bakgrund

2.1 Nuvarande ordning

För sjötransport av gods enligt konossement finns i svensk rätt två regelsystem, vilka båda bygger på konossementskonventionen. I fråga om befordran från Sverige till främmande stat och befordran till Sverige från främmande stat som har tillträtt konossementskonventionen gäller bestämmelserna i KonL. Denna lag innehåller i stort sett konventionens regler i översättning till svenska. KonL är emellertid inte tillämplig på inrikes fart och på fart mellan, å ena sidan, Sverige och, å andra sidan, Danmark, Finland eller Norge. För sådan fart liksom för internationell fart som inte är konventionsbunden gäller i stället bestämmelserna i 5 kap. SjöL. Konossementskonventionens regler har infogats i 5 kap. SjöL med vissa modifikationer. Dessutom finns i SjöL kompletterande regler som, under förutsättning att svensk lag är tillämplig, kan komma till användning också på sådana transporter som är underkastade KonL:s bestämmelser.

Bortfraktaren är enligt KonL och motsvarande regler i SjöL underkastad tvingande ansvar för godset från lastning till lossning. I den mån godset enligt transportavtalet skall eller får anförtros annan fraktförare har bortfraktaren rätt att förbehålla sig att inte svara för skada som inträffar medan godset är i den andres vård. Bortfraktarens ansvar, vanligen betecknat transportansvar, förutsätter fel eller försummelse på hans sida men det är hans sak att visa sig fri från sådant vållande. För fel eller försummelse av bortfraktarens folk vid navigeringen och handhavandet av fartyget under resan (s. k. nautiskt fel) är han dock fri från ansvar, enligt KonL utan vidare och enligt SjöL under förutsättning att han tagit förbehåll om sådan ansvarsfrihet. Detsamma gäller brandskada som inte vållats av bortfraktaren själv.

Där transportansvar föreligger, är det begränsat till visst belopp,

1 800 kr, för varje kolli eller annan godsenshet. Beloppet skall enligt konventionen gälla i guld men, som en följd av att detta ej efterlevts internationellt, tillämpas i de flesta fall begränsning i vanligt mynt. Vållas skada på det transporterade godset genom dröjsmål med befordringen, faller det under bortfraktarens tvingande transportansvar. Inom ramen för vanliga skadeståndsrättsliga grundsatser gäller detsamma, om dröjsmålsskada uppstår som en följd av förlust av eller skada på godset under befordringen. När KonL genomfördes antogs däremot att bortfraktaren enligt konossementskonventionen inte skulle vara ansvarig för dröjsmålsskada, som inte har samband med godsskada. Sådant ansvar ansågs därför inte heller föreligga enligt KonL. Detta spörsmål har senare kommit i ett nytt läge genom att det i vissa utländska rättsfall har slagits fast att konventionen täcker också rena dröjsmålsskador. Där emot finns i SjöL en uttrycklig bestämmelse om ansvar för ren dröjsmålsskada (130 §). Enligt denna är bortfraktaren ansvarig, om han inte visar att fel eller försummelse ej föreligger på hans sida. Ingen begränsning av ansvarigheten är föreskriven. Bestämmelsen är dock inte tvingande och bortfraktaren kan således förbehålla sig ansvarsfrihet för sådan dröjsmålsskada.

Ett konossement utgör bevis att godset mottagits sådant det beskrivits i konossementet men detta kan motbevisas. Sker det, kan ansvar ej utkrävas enligt KonL. Men SjöL föreskriver ett särskilt bortfraktaransvar för oriktiga eller ofullständiga konossementsuppgifter, vanligen betecknat konossementsansvar eller garanti- eller uppgiftsansvar. Detta är ej underkastat någon begränsning.

Både transportansvaret och uppgiftsansvaret preskriberas när ett år förflytit från det godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut.

Reglerna om befordran av passagerare och resgods till sjöss vilar inte på internationellt fördrag. De nuvarande reglerna i ämnet tillkom genom 1936 års sjölagsändringar. De är infogade i SjöL:s befraktningskapitel (5 kap.) och står också i materiellt samband med andra regler där. Framför allt gäller det ansvar för resgods, som har lämnats i bortfraktarens vård. Detta ansvar är väsentligen detsamma som bortfraktarens ansvar för kommersiell last i inrikes fart. För sådant resgods är bortfraktaren alltså i inrikes fart bunden av ett tvingande ansvar. För att undgå ansvarighet måste han visa att fel eller försummelse inte föreligger på hans sida. Ansvaret kan genom förbehåll begränsas till 1 800 kr. per kolli samt uteslutas såvitt avser skada vållad genom underlydandes nautiska fel och vållande av brand. För personskada och skada på handresgods svarar bortfraktaren i den mån fel eller försummelse ligger honom till last. Det är passageraren, som skall styrka att fel eller försummelse föreligger, för att ansvar skall kunna utkrävas. För personskada kan bortfraktaren i inrikes fart genom förbehåll begränsa sin ansvarighet till 20 000 kr. för varje passagerare och för skada på hand-

resgods gäller utan vidare en begränsning till 1 800 kr. för varje kollen. Dröjsmålsansvar är föreskrivet på ett sätt som väsentligen svarar mot vad som gäller vid godsbefordran. Det är alltså obegränsat men inte tvingande.

För internordisk fart gäller samma regler som för inrikes fart. Passagerarbefordran i annan utrikes fart än mellan de nordiska länderna är ej underkastad tvingande reglering.

Bortfraktansvaret för passagerare och resgods preskriberas efter två år såvitt avser personskada och efter ett år såvitt avser resgodsskada.

Utöver de ansvarsbegränsningar som har angivits i det föregående gäller vid sjötransport en på internationellt fördrag grundad allmän begränsning av bortfraktarens ansvar, den s. k. globalbegränsningen, som står i relation till fartygets dräktighet. Bestämmelser härom finns i 10 kap. SjöL.

2.2 Kommittén

Som nämnts i det föregående har kommittén förutsatt att Sverige jämte de övriga nordiska länderna skall tillträda tilläggsprotokollet och därför föreslagit regler på grundval av detta. I samband därmed har kommittén föreslagit att ytterligare ett par spörsmål rörande godsbefordran, som vållat problem i praxis, skall regleras. Såvitt gäller befordran av passagerare och resgods har kommittén utgått från att en internationell konvention skall komma till stånd på grundval av Tokyoutkastet och därför föreslagit på utkastet grundade, nya regler i SjöL. Kommittén föreslår att dessa tas in i ett särskilt kapitel (6 kap.).

Kommittéförslagen uppvisar långtgående överensstämmelse med de övriga nordiska kommittéförslag som har framlagts.

Såvitt gäller godsbefordran innefattar kommittéförslaget — i enlighet med vad som överenskomms vid nordiska departementsöverläggningar i maj 1971 — en fullständig inarbetning av Haag-Visbyreglerna i SjöL:s befraktningskapitel (5 kap.). Dessa regler skall enligt förslaget tillämpas på all konossementsfart vare sig den äger rum inom eller utom landet och i tillämpliga delar dessutom på inrikes och internordisk certepartifart. KonL föreslås tillsvidare bli bevarad endast för tillämpning i förhållande till stater som har tillträtt konossementskonventionen men inte tilläggsprotokollet.

Kommittéförslaget beaktar att rena dröjsmålsskador i samband med godsbefordran enligt internationell rättstillämpning synes ha blivit förda under Haagreglernas tvingande transportansvar. De regler kommittén föreslagit lämnar öppet för svensk praxis att anpassa sig till främmande rättstillämpning på den punkten. För dröjsmålsskador, som inte på det sättet blir förda under tvingande regler, bevaras de nuvarande dispositiva reglerna om dröjsmålsansvar.

I enlighet med tilläggsprotokollet föreskrivs i kommitténs förslag en begränsning av transportansvaret, vilken bättre än den nuvarande regleringen beaktar tungviktigt gods utan att missgynna lättviktigt sådant. I detta syfte innebär kommittéförslaget att begränsning skall ske antingen till visst belopp per kollen eller visst belopp per kilo av godsets bruttovikt, varvid den metod skall tillämpas som ger det högsta begränsningsbeloppet. Beloppen bestäms i den konstruerade guldfranc som numera brukas vid begränsning av sjörättslig ansvarighet, den s. k. Poincaréfrancen, vars värde tidigare var ungefär 35 öre men som på grund av den rådande internationella valutasituationen är mer svårbestämt. Det tidigare fasta värdet kan dock tjäna som ungefärlig utgångspunkt tills vidare. Med denna utgångspunkt innebär de föreslagna reglerna att ansvarigheten är begränsad till drygt 3 500 kr. per kollen eller drygt 10 kr. per kilo. Vidare föreslås i enlighet med tilläggsprotokollet särskilda regler om tillämpning av regeln om kollbegränsning när containern eller andra samlastningsformer används för transporten.

En viktig nyhet i Visbyreglerna är att förbud gäller för bortfraktaren att gentemot tredje man, som förvärvat konossementet i god tro, motbevisa konossementets uppgifter om godset. Meningen därmed är att konventionens tvingande regler om transportansvar skall tillämpas utan hinder av att godset kanske inte kommit ombord i det skick konossementet anger eller rent av inte kommit ombord alls. Kommittéförslaget inför regler av detta slag. De nuvarande reglerna om ett särskilt konossements- eller uppgiftsansvar för bortfraktaren kan enligt kommittén utgå. Kommittén har emellertid räknat med att ett sådant ansvar i en del fall skall kunna utkrävas enligt allmänna rättsgrundsatser.

Bortfraktarens rätt att förbehålla sig ansvarsfrihet för godset medan det är i annan fraktförarens vård begränsas enligt kommittéförslaget till de fall då det från början är klart att befordringen verkligen skall helt eller till bestämd del utföras av annan. Enligt kommitténs förslag skall det däremot inte vara möjligt för bortfraktaren att genom en s. k. generell omlastningsklausul friskriva sig från ansvar för den del av befordringen som kan komma att utföras av annan fraktförare.

De nuvarande reglerna om preskription vid godsbefordran kompletteras genom kommittéförslaget med särskilda, på Visbyreglerna grundade bestämmelser som medger förlängning av preskriptionstiden genom avtal och ger viss tilläggsfrist för regresstalan.

För den händelse ersättningsanspråk riktas mot någon av bortfraktarens anställda eller annan, för vilken han svarar, skall denne enligt kommittéförslaget kunna åberopa samma regler om ansvarsfrihet och ansvarsbegränsning som bortfraktaren själv. Även i den delen grundas förslaget på tilläggsprotokollet.

Kommittéförslaget tar vidare upp regler om befordran av passagerare och resgods i SjöL:s sjätte kapitel och reglerar därmed dessa frågor

skilda från befraktningsreglerna i femte kapitlet. Såvitt gäller befordringsavtalet och befordringen jämte en del därmed förknippade problem utgår kommittéförslaget från att nuvarande ordning i stort sett bibehålls. Men i fråga om ansvaret för skador som befordringen kan ge upphov till bygger kommittéförslaget på Tokyoutkastet till ny internationell konvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss. Som en följd härav begränsas förslagets tvingande ansvarsregler inte till passagerarfart inrikes och mellan de nordiska länderna utan är avsedda att tillämpas även i utrikes fart som beräknas bli täckt av den blivande konventionen. Perioden för det tvingande bortfraktansvaret föreslås i princip omfatta hela befordringen, från ombordstigning till ilandstigning, i vissa fall också tillhörande sjötransport mellan fartyg och land. Ansvaret omfattar dödsfall och andra personskador, förlust av och skada på resgods samt dröjsmål med befordringen. För ansvarighet förutsätts fel eller försummelse på bortfraktarens sida. I vissa fall presumeras detta föreligga, nämligen i fråga om passagerareskada och skada på handresgods, när skadan står i samband med förlisning, fartygskollision och liknande sjöolyckor. I fråga om resgods som lämnats i bortfraktarens vård skall bevisbördan alltid vara omvänd på det sättet. Befordras fordon som resgods, föreslås bortfraktaren gå fri från ansvar för skada på grund av nautiskt fel. Sådant fel föreslås grunda ansvarsfrihet även vid dröjsmålsskada.

Som Tokyoutkastet föreskriver skall bortfraktansvaret enligt kommittéförslaget utan vidare vara begränsat till vissa belopp i Poincaré-francs. För personskada föreslås ett begränsningsbelopp motsvarande ca 175 000 kr. per passagerare. Det skall stå parterna fritt att avtala om vissa självriskbelopp för passageraren. Dröjsmålsansvaret föreslås bli begränsat till befordringsavgiftens dubbla belopp. För de fall då annan än bortfraktaren utför befordringen helt eller delvis föreslår kommittén regler som i princip svarar mot förslaget rörande ansvaret vid godsbefordran. Liksom i fråga om godsbefordran skall enligt kommittéförslaget reglerna om befrielse och begränsning av ansvaret gälla också när talan riktas mot bortfraktarens anställda och andra medhjälpare.

2.3 Remissyttrandena

Vad kommittén föreslagit har rönt övervägande gillande bland remissinstanserna men kritiska synpunkter har också framförts. Sjöfartens organisationer har i allmänhet ställt sig positiva och förordat lagstiftning på grundval av förslagen.

Såvitt gäller Haag-Visbyreglerna har det på flera håll betonats att dessa innefattar väsentliga förbättringar i förhållande till den nuvarande ordningen. Det har särskilt betonats att de nya reglerna innebär

en önskvärd anpassning till moderna transportformer, såsom containertransporter. Arbetet inom UNCITRAL på nya regler för konossementsbefordran antas i allmänhet inte resultera i praktisk tillämpning på länge och anses därför inte böra hindra lagstiftning nu.

Av delfrågorna har bl. a. förslaget att de särskilda reglerna om konossements- eller uppgiftsansvar skall ersättas av en ordning med förbud för bortfraktaren att motbevisa konossementets innehåll föranlett olika synpunkter. De båda hovrätterna har kritiserat förslaget medan bankföreningen bedömt det som en förbättring.

Kritik har även framförts mot kommitténs förslag att de på tilläggsprotokollet byggda reglerna skall gälla som tvingande rätt också på inrikes och internordisk certepartifart. Tveksamhet har vidare uttalats i frågan om bortfraktarens ansvar för skada på grund av dröjsmål med befordringen bör underkastas en tvingande reglering. Några remissinstanser anser att frågan om de tvingande dröjsmålsreglernas omfattning inte bör överlämnas åt rättstillämpningen utan bör lösas genom otvetydiga lagregler.

Kommitténs förslag till regler om underbortfraktning och genomgångsbefordran har genomgående mottagits positivt. Några remissinstanser kritiserar dock de valda lösningarna.

I fråga om passagerarbefordran har några röster höjts för uppskov med lagstiftning i väntan på en ny konvention. Flertalet remissinstanser har dock understrukt behovet av förbättringar i passagerarens nuvarande rättsskydd och ansett att detta utgör ett avgörande skäl för att lagstiftningen bör genomföras nu. Här som eljest har behovet av nordisk rättslikhet betonats och inte minst har det pekats på den intensiva färjetrafiken mellan de nordiska länderna.

På ett par håll har emellertid förslaget i denna del mött kritik. Särskilt konsumentombudsmannen menar att de föreslagna förstärkningarna av passagerarens rättsställning är otillräckliga och angriper bl. a. det nautiska felet som ansvarsfrihetsgrund liksom också de föreslagna reglerna om ansvarsbegränsning. Han finner dessutom förslaget svårtillgängligt. Enligt hans mening bör lufträttens strängare ansvarssystem efterbildas. Sverige bör i nordiskt samförstånd gå in för ett internationellt erkännande av ett starkare rättsskydd för passagerare. Först om nordisk enighet om sådan förstärkning ej kan uppnås, bör lagstiftning äga rum på grundval av kommittéförslaget, menar konsumentombudsmannen.

En närmare redogörelse för remissyttrandena lämnas i den förut nämnda bilaga 6.

3 Föredraganden

3.1 Ratifikation av och lagstiftning på grundval av Haag-Visbyreglerna

Haagreglerna tillämpas över så gott som hela världen vid godsbefordran enligt konossement, antingen på grund av tvingande konventionslagstiftning eller enligt särskild avtalsklausul av den typ som är mest känd under beteckningen Paramountklausul. En sådan klausul innebär att parterna i avtalet kommer överens om att Haagreglerna eller motsvarande nationella lag skall tillämpas på den ifrågavarande befordringen. Reglernas huvuddrag är följande.

Bortfraktaren står ansvar för godset från lastning till lossning. Detta transportansvar förutsätter fel eller försummelse på bortfraktarens sida. Tills denne bevisat motsatsen antas fel eller försummelse föreligga. Bortfraktaren skall särskilt svara för att fartyget är i behörigt skick före resans början, dvs. för att det är vad som brukar kallas sjövärdigt, resevärdigt och lastvärdigt. Transportansvaret har sin viktigaste inskränkning i att bortfraktaren inte svarar för sina underlydandes nautiska fel och ej heller för brand som vållas av annan än honom själv. Även en rad andra tänkbara skadeorsaker är angivna som grunder för ansvarsfrihet men de har i de nordiska konossementslagarna, med stöd av en särskild regel i konventionens signaturprotokoll, givits den begränsade verkan att bevisbördan för fel eller försummelse läggs på bortfraktarens motpart i stället för på bortfraktaren.

Reglerna föreskriver att ett konossement skall ha den bevisverkan att konossementsuppgifterna om godset skall antas vara riktiga tills motsatsen bevisats. I den mån sådan bevisning inte förebbringas svarar bortfraktaren enligt konventionens regler om transportansvar. Detta ansvar kan sålunda tänkas bli utkrävt även ifall godset faktiskt kommit ombord i ett annat skick än konossementet ger vid handen eller kanske inte kommit ombord alls. Om det däremot bevisas t. ex. att godset var skadat, när det kom ombord, föreligger intet ansvar enligt Haagreglerna. Ett sådant ansvar kan däremot föreligga enligt nationell lag, såsom enligt 161 § i de nordiska sjölagarna där bortfraktaren har ålagts särskilt ansvar för att uppgifterna i konossementet är riktiga.

Transportansvaret är begränsat till visst belopp per kolli eller annan godsenshet, 1 800 kr. enligt lagen (1936: 277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention om konossement (KonL). Begränsningsbeloppet skall rätteligen räknas i guldmynt. Men detta krav har inte efterlevts av många konventionsstater. För det mesta tillämpas således begränsning i pappersvaluta, vilket ger lägre värde. Om särskild deklaration rörande godsets faktiska värde avgivits och tagits in i konossementet, gäller inte konventionens begränsning. I stället gäller det deklarerade värdet som gräns för ansvarigheten.

Frihet från eller begränsning av ansvarighet enligt Haagreglerna gäller den ansvarighet som grundas på fraktförhållandet och kan alltså ej utan vidare åberopas mot ersättningskrav på annan grund, t. ex. brottsligt förfarande. Ej heller torde Haagreglerna kunna åberopas av bortfraktarens underlydande, om ersättningskrav skulle riktas mot någon av dem såsom skadevällare i stället för mot bortfraktaren. Konventionen reglerar nämligen endast förhållandet mellan parterna i fraktavtalet. Det har emellertid kommit särskilda konossementsklausuler i bruk, som syftar till att bereda bortfraktarens underlydande samma skydd som det han själv åtnjuter, s. k. Himalayaklausuler.

Transportansvaret preskriberas på ett år, räknat från den tid då godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut. Preskriptionen bryts genom att talan väcks. Det råder inte full internationell enighet i frågan hururvida preskriptionen är begränsad till transportansvaret eller om den också avser den ansvarighet bortfraktaren kan ådra sig genom att lämna ut godset till obehörig mottagare, s. k. utlämningsansvar. Enligt svensk rättsuppfattning torde detta ansvar falla utom Haagreglerna.

Haagreglerna skall tillämpas på varje konossement som utfärdats i konventionsstat. Syftet kan sägas vara att all befordran från konventionsstat skall vara täckt av konventionens transportansvar. Men olika länder har i sin lagstiftning löst detta på olika sätt. Den svenska KonL har gjorts tillämplig på befordran från Sverige till främmande stat samt från konventionsstat till Sverige. Inrikes fart och befordran mellan på den ena sidan Sverige och på den andra Danmark, Finland eller Norge har däremot undantagits från KonL:s tillämplighet. I stället gäller för sådan befordran SjöL, vilken dock i huvudsak innehåller motsvarande bestämmelser.

Visbyreglerna är inte resultatet av en allmän översyn av konossementskonventionen. Men de innefattar jämkningar på en del punkter där en tillämpning av Haagreglerna har medfört praktiska olägenheter. Sålunda löser Visbyreglerna främst frågorna om konossementets bevisverkan och transportansvarets begränsning. Konossementet skall gälla som bevis att godset mottagits enligt beskrivningen och bortfraktaren skall inte få lov att motbevisa denna sedan tredje man har förvärvat konossementet i god tro. Ansvarsbegränsning skall gälla med visst belopp i förhållande till kollen eller annan godsenshet, alternativt i förhållande till det berörda godsets bruttovikt, varvid den metod skall tillämpas som ger högsta begränsningssumman. Kollibegränsningen blir 10 000 Poincaréfrancs och kilobegränsningen 30 sådana francs, dvs. — med reservation för rådande osäkra valutaförhållanden — drygt 3 500 kr. per kollen resp. 10 kr. per kilo. Tillämpningen av kolliregeln på samlastat gods löses så att en container eller annan samlastningsenhet skall behandlas som en enda begränsningsenhet i den mån inte dess

innehåll har specificerats i konossementet så att detta utvisar hur många kollin som det är fråga om. I så fall utgör varje specificerat kolli en begränsningsenhet.

Visbyreglerna befattar sig även med en del andra spörsmål. Bl. a. skall bortfraktarens konventionsförmåner kunna åberopas även om talan mot honom förs på annan grund än kontraktsförhållandet. Förmånerna skall kunna åberopas även av hans underlydande, ifall ersättningsstalan riktas mot någon av dem. Konventionens preskription skall täcka allt ansvar för godset, alltså även utlämningsansvaret. En särskild förlängning av preskriptionstiden med minst tre månader skall gälla för regressanspråk, t. ex. bortfraktares krav mot underbortfraktare. Konventionens tillämplighet begränsas inte till de fall då konossementet utfärdas i konventionsstat utan skall också gälla, ifall befordringen äger rum från sådan stat utan att konossementet utfärdats där, något som ibland kan förekomma, och den skall framför allt tillämpas till följd av partshänvisning genom s. k. paramountklausul.

Visbyreglerna räknar med möjligheten av konflikt mellan det gamla regelsystemet och det nya. Stat som tillträtt Visbyreglerna skall därför inte vara skyldig att i förhållande till stat, som bara erkänner Haagreglerna, tillämpa annat än dessa regler. Äldre regler skall på det sättet av folkrättsligt betingade hänsyn gå före yngre.

Kommittén framhåller, att Visbyreglerna innefattar en begränsad revision av Haagreglerna och att fullt tidsenliga och internationellt godtagbara regler för godsbefordran till sjöss knappast kan åstadkommas inom ramen för de sistnämnda. Kommittén väntar ej att arbetet inom FN:s kommission för internationell handelsrätt (UNCITRAL) skall leda till slutgiltigt resultat förrän efter jämförelsevis lång tid och anser att tillträde till Visbyreglerna endast bör ses som ett led i arbetet på bättre regler i ämnet och därför inte bör påverka deltagandet i det arbete UNCITRAL bedriver. Kommittén erinrar om att Storbritannien i april 1971 antagit en lag på grundval av den genom Visbyreglerna reviderade konossementskonventionen, avsedd att träda i kraft efter ratifikation av tilläggsprotokollet. Om både Storbritannien och de nordiska länderna tillträdde detta, kunde ett på flera håll föreliggande intresse för anslutning förmodas öka, påpekar kommittén. I samråd med de övriga nordiska sjölagskommittéerna har kommittén beslutat tillstyrka att Visbyreglerna snarast ratificeras. Lagstiftningen bör enligt vad kommittén föreslår ske genom att Haag-Visbyreglerna helt införlivas med SjöL i noggrann överensstämmelse med konventionen.

Kommittén har anfört, att Haagreglerna f. n. inte bör sägas upp och att därför KonL bör fortsätta att gälla tillsvidare för viss utrikes fart som ej faller under Haag-Visbyreglerna. Enligt kommittén gör dock önskvärdheten att undvika dubbelspårigt system det angeläget att KonL så snart som möjligt upphävs. Men på grund av de krav tilläggsproto-

kollet ställer för ikraftträdande — tillträde av tio stater av vilka minst fem var för sig skall ha ett tonnage av en miljon bruttoregister-ton eller mer — synes det kommittén som det inte kan undgås att KonL förblir gällande viss tid efter det att sjölagsändringar på grundval av Visbyreglerna trätt i kraft. Kommittén har förordat, att frågan om uppsägning av Haagreglerna tas upp till prövning när det kan förutses att Visbyreglerna träder i kraft samt att Kungl. Maj:t ges befogenhet att förordna att KonL skall upphöra att gälla.

Visbyreglerna har undertecknats av Argentina, Belgien, Filippinerna, Finland, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Grekland, Italien, Kamerun, Canada, Folkrepubliken Kongo, Liberia, Mauretanien, Paraguay, Polen, Republiken Kina (Taiwan), Schweiz, Spanien, Storbritannien, Sverige, Uruguay, USA och Vatikanstaten. Endast Singapore har hittills tillträtt Visbyreglerna.

Under remissbehandlingen har på sina håll uttalats viss kritik mot Haag-Visbyreglerna, framför allt från rättstekniska utgångspunkter. I allmänhet har emellertid uttalats stöd för och önskemål om att Visbyreglerna tillträds snarast och utan att det pågående arbetet inom UNCITRAL avvaktas.

För egen del vill jag anföra följande i ratifikationsfrågan. Haagreglerna har över hela världen — bland sjöfartsländer såväl som andra länder — erkänts vara av stort värde genom att de lett till att enhetliga regler gäller för praktiskt taget all internationell konossementsbefordran. Reglerna har emellertid sina rötter i anglosaxisk 1800-talsrätt och ger i flera avseenden uttryck för en ålderdomlig syn på problemen kring godsbefordran till sjöss enligt konossement. De uppvisar också stora rättstekniska brister. I det internationella sjörettssamarbetet har särskilt Haagreglerna kommit att i viss mån identifieras med de traditionella sjöfartsländerna och deras grepp över den internationella, sjöburna handeln. Det har därför rests starka krav på en genomgripande revision av dem och ett sådant revisionsarbete pågår f. n. inom ramen för UNCITRAL. Att i detta läge slå vakt om Visbyreglerna, som bara innebär en begränsad revision av Haagreglerna, medför en viss 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 misstron mot de traditionella sjöfartsländerna är ganska utbredd. Om Sverige tillträder Visbyreglerna och dessa träder i kraft kan det också uppkomma vissa praktiska problem, när ytterligare en konossementskonvention har avslutats eftersom vi då under en övergångstid kan tänkas få två, eventuellt tre olika konventionsbindningar i förhållande till andra länder. Jag har därför hyst en viss tvekan inför steget att i det internationella sjörettsarbetets nuvarande läge tillträda Visbyreglerna.

Till tveksamheten i min inställning har också bidragit att det hittills

har framstått som något ovisst huruvida det antal ratifikationer som behövs för att Visbyreglerna skall träda i kraft kommer att äga rum. UNCITRAL:s arbete på revision av konossementskonventionen har medfört att åtskilliga stater som har undertecknat Visbyreglerna inte f. n. är intresserade av att ratificera dem utan i stället avvaktar resultatet av revisionsarbetet. Det finns emellertid nu tecken som tyder på att ett tillräckligt stort antal länder avser att ratificera Visbyreglerna. I Storbritannien och Frankrike har den lagstiftning som erfordras för ratifikation redan genomförts och man avser att ratificera så snart ett antal andra länder är beredda till detsamma. I Belgien och Nederländerna har förslag till lagstiftning utarbetats och man torde där vara beredd att ratificera under de två närmaste åren. Frågan om ratifikation övervägs också i Förbundsrepubliken Tyskland. Om även de nordiska länderna ratificerar finns det med hänsyn till storleken av angivna länders handelsflottor utsikter att Visbyreglerna kan träda i kraft år 1975.

Det bör vidare beaktas, att Visbyreglerna innefattar vissa påtagliga och väsentliga förbättringar av Haagreglerna, särskilt för befraktarsidan. Vår sjöfart och de som anlitar dess tjänster har alltså — som remissbehandlingen också givit vid handen — en del att vinna på att dessa regler snarast kan föras ut i praktisk tillämpning med stöd av lag. Det torde ha sin giltighet även om UNCITRAL:s arbete, efter vad det numera vill synas, kommer att leda till internationellt godtagbara nya regler på området inom en ej alltför avlägsen tid. Man torde emellertid inte kunna räkna med att en ny konvention antages förrän omkring år 1977 och därefter tar det erfarenhetsmässigt åtskillig tid innan en konvention av detta slag kan komma att träda i kraft. Under mellantiden bör de förbättringar som Visbyreglerna innebär införlivas med vår lagstiftning.

Jag har följaktligen kommit till att Sverige i avbidan på att det pågående revisionsarbetet slutförs bör tillträda 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års internationella konvention rörande konossement. Jag har vid detta ställningstagande särskilt beaktat att man i de övriga nordiska länderna gjort den bedömningen att Visbyreglerna bör tillräddas. Den nordiska lagstiftningen på detta område är för närvarande ensartad. Det är inte minst av praktiska skäl önskvärt att denna enhetlighet bevaras. Tidpunkten för ratifikation av tilläggsprotokollet bör därför om möjligt samordnas med de övriga nordiska länderna.

Vad beträffar den fortsatta giltigheten av Haagreglerna för vår del måste det tas i beräkning att en del konventionsstater väljer att avvakta det fortsatta internationella arbetet på detta område utan att tillträda Visbyreglerna. I och för sig möter det inte hinder att Sverige och de övriga nordiska länderna säger upp Haagreglerna i samband med tillträdet av Visbyreglerna, som dock på det hela taget ger lastintressena

en bättre ställning än Haagreglerna gör. Befordran från stat som tillträtt Haagreglerna men inte Visbyreglerna skulle hos oss kunna underkastas de senare genom särskild lagvalsregel. En sådan lösning skulle innebära lagtekniska förenklingar. Emellertid kan det också sägas vara skäl att dröja med ställningstagandet tills det visar sig vilken anslutning Visbyreglerna kommer att få. Det kan av politiska skäl vara olämpligt med hänsyn till nuvarande konventionsparter att upphöra att erkänna Haagreglerna som folkrättsligt förpliktande fördrag. I så fall bör Haagreglerna inte sägas upp för närvarande. Vid de nordiska departementsöverläggningarna har enighet uppnåtts om att inta denna senare ståndpunkt och jag biträder det valet. Flertalet andra västeuropeiska stater som avser att tillträda tilläggsprotokollet avser, enligt vad jag inhämtat, inte heller att säga upp Haagreglerna f. n. Som kommittén föreslagit torde det emellertid vara ändamålsenligt att Kungl. Maj:t redan i detta sammanhang får fullmakt att upphäva KonL när tiden visar sig mogen för att uppsäga Haagreglerna. En sådan uppsägning bör ske gemensamt med de övriga nordiska länderna.

3.2 Lagstiftning på grundval av Tokyoutkastet

För internationell befordran av passagerare och resgods till sjöss finns f. n. två internationella fördrag, nämligen 1961 års passagerarkonvention och 1967 års resgodskonvention. Det finns också en internationell konvention rörande fripassagerare men den berör andra frågor och kan lämnas åsido i detta sammanhang.

Passagerarkonventionen trädde i kraft år 1965 och har tillträtts av Frankrike, Egypten, Iran, Madagaskar, Marocko, Folkrepubliken Kongo, Cuba, Peru och Schweiz. Resgodskonventionen har inte trätt i kraft. Den har hittills tillträtts endast av Cuba.

Det av Comité Maritime International utarbetade Tokyoutkastet till ny konvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss bygger direkt på de båda konventionerna i dessa ämnen. Vid inbördes avvikelser mellan dem har resgodskonventionens reglering följts. Tokyoutkastet innebär i huvudsak följande.

Bortfraktaren är ansvarig för skada som uppkommer genom fel eller försummelse på hans sida. Ansvaret är tvingande och täcker i princip tiden från ombordstigningen till ilandstigning och vissa sjötransporter mellan fartyg och land. Fordon som passageraren medför behandlas som resgods. Dyrbarheter tas i beräkning endast efter särskilt åtagande av bortfraktaren. Dennes ansvar för fartygets behöriga skick gäller hela befordringen och utrymmet för ansvarsfrihet på grund av nautiskt fel är begränsat till fordonsskada. Ansvaret är i princip ett presumtionsansvar, dvs. fel eller försummelse på bortfraktarens sida skall presu-

meras tills han bevisar motsatsen. Detta gäller vid skada på person eller handresgods, under förutsättning att skadan inträffat i samband med sjöolycka, brand eller explosion, samt vid skada på annat resgods oavsett om skadan har sådant samband eller ej.

Bortfraktarens ansvar är enligt Tokyoutkastet begränsat till vissa lägsta belopp i Poincaréfrancs. För personskador har inget belopp fastställts men begränsningen förutsätts på den punkten inte komma att understiga 500 000 francs (dvs ca 175 000 kr.). Vissa självriskbelopp skall kunna fastställas genom avtal. Liksom Visbyreglerna ger Tokyoutkastet bortfraktaren förmånen av konventionens skydd även om talan mot honom grundas på annat än kontraktsförhållandet. Och på motsvarande sätt bereds bortfraktarens underlydande konventionsreglernas skydd för de fall ersättningstalan riktas mot dem. Tokyoutkastet innehåller också en jurisdiktionsklausul som begränsar antalet behöriga domstolar för skadeståndstalan till vissa angivna sådana.

Utkastet har överlämnats till IMCO där arbete f. n. pågår på ett konventionsförslag som kan beräknas bli framlagt för diplomatisk sjörettskonferens tidigast under år 1974.

Både passagerarkonventionen och resgodskonventionen utgör enligt kommitténs mening goda försök att åstadkomma ändamålsenliga och internationellt likformiga regler för befordran av passagerare och resgods till sjöss. De är enligt kommittén ägnade att stärka passagerarens ställning samtidigt som de inte lägger orimlig börda på den sjöfart som berörs. Det är självfallet att de lösningar man kommit fram till på olika problem ej är höjda över diskussion. Men detta förhållande hindrar enligt kommittén ej att man på svensk sida — med tanke på svensk sjöfarts omfattande passagerarbefordran både på främmande hav och i närliggande vatten och med hänsyn till den under senare år starkt tilltagande strömmen resande sjövägen till och från vårt land — har all anledning att välkomna en internationell reglering väsentligen efter de linjer som konventionerna skisserar.

Frågorna om befordran av passagerare och resgods bör enligt kommitténs mening lösas gemensamt. Den samlade lösning som måste komma till stånd på det internationella planet får enligt kommittén antas komma att väsentligen bygga på Tokyoutkastet. Detta representerar enligt kommitténs mening en användbar grund för harmonisering av passagerar- och resgodskonventionerna, i synnerhet som vissa av resgodskonventionens lösningar enligt utkastet tillåtit slå igenom även i fråga om passagerarbefordringen.

Kommittén framhåller som särskilt angeläget att lämpliga ansvarighetsgränser väljs. Den i Tokyoutkastet föreslagna höjningen av beloppet för personskada till 500 000 Poincaréfrancs utgör ett steg i rätt riktning. För svensk del finns det enligt kommittén vidare anledning att slå vakt om rätten att på förhand begränsa antalet presumtiva skade-

ståndsfora så som utkastet gör i överensstämmelse med resgodskonventionen.

Kommittén har i samråd med de övriga nordiska sjölagskommittéerna funnit att den omständigheten att det internationella arbetet på en harmonisering av passagerare- och resgodskonventionerna ännu ej lett till slutligt resultat inte bör hindra en nordisk lagrevision rörande dessa ämnen. Huvuddragen av en blivande reglering kan förutsättas i realiteten redan ligga klara sådana som Tokyoutkastet anger dem. De ändringar som kan bli gjorda däri, behöver enligt kommittén inte vara mera genomgripande än att de kan föras in i lagförslaget under departementsbehandlingen. Kommittén har härvid gått ut från att Tokyoutkastet skulle komma att behandlas på diplomatisk sjörättskonferens inom en då tämligen nära framtid. Kommitténs förslag bygger alltså — i likhet med de övriga kommittéernas lagförslag — på Tokyoutkastets bestämmelser i stället för på reglerna i 1961 och 1967 års konventioner.

Kommitténs förslag innefattar en självständig reglering av passagerar- och resgodsbefordran till sjöss, upptagen i ett nytt 6 kap. SjöL och avsedd för både inrikes och utrikes fart.

Flertalet remissinstanser har ställt sig positiva till kommitténs förslag men kritiska synpunkter saknas ej. På ett par håll har det ifrågasatts om inte IMCO:s arbete på en ny konvention bör avvaktas. Konsumentombudsmannen har framfört stark kritik mot förslaget. Han vänder sig mot att kommittén nöjt sig med att överföra Tokyoutkastet till lagtext utan att anställa jämförelser med de regler som gäller passagerarbefordran inom andra transportgrenar. Det internationella beroendet får enligt konsumentombudsmannen inte på områden där konsumentintressen är berörda tillmätas så stor betydelse att nationella initiativ lamslås. Tvärtom bör man på svensk sida verka för bättre internationell förståelse för vad konsumenthänsyn kräver i olika sammanhang. I nordiskt samråd bör enligt konsumentombudsmannen undersökas hur förslaget kan jämkas i riktning mot ett bättre passagerarskydd utan att man därför på ett orealistiskt sätt avlägsnar sig från det internationella regelsystemet. Med en samlad nordisk, mer progressiv ståndpunkt på detta område bör även andra sjöfartsnationer kunna vinnas för ett bättre passagerarskydd. Tiden fram till en blivande diplomatisk sjörättskonferens bör utnyttjas i dessa syften, menar konsumentombudsmannen. Först om det visar sig omöjligt att vinna nordisk uppslutning kring ett mer utbyggt passagerarskydd bör enligt hans mening kommittéförslaget läggas till grund för lagstiftning.

På andra håll har behovet av förstärkt passagerarskydd bedömts som så angeläget att IMCO:s arbete inte bör avvaktas och det har pekats på att kommittéförslaget innebär väsentliga förbättringar i passagerarens rättsläge i förhållande till gällande rätt. Behovet av nordisk rättslikhet

har också betonats med hänvisning till den intensiva passagerartrafiken inom Norden.

Jag delar inställningen att de nuvarande reglerna om befordran av passagerare och resgods till sjöss ger passageraren ett så otillfredsställande rättsskydd att lagrevision inte lämpligen bör uppskjutas i väntan på arbetet inom IMCO. Det kan enligt min mening inte förnekas, att Tokyoutkastet erbjuder påtagliga förbättringar i passagerarens rättsskydd som förtjänar att beaktas vid en sådan lagrevision. Samtidigt instämmer jag med konsumentombudsmannen i att förbättringarna är otillräckliga. Bl. a. är en del av begränsningsbeloppen för låga och det nautiska felet finner jag inte godtagbart som grund för ansvarsfrihet i modern passagerarfart.

Det finns enligt min mening inte heller anledning att känna sig alltför hårt bunden av de lösningar som Tokyoutkastet innehåller. Det är i dag inte möjligt att förutsäga vilka regler en blivande konvention kan komma att innehålla. Man får dock anta att de konventioner som på senare år har antagits rörande befordran av passagerare med andra transportmedel och som innehåller för passagerarna mera förmånliga lösningar än Tokyoutkastet kommer att i viss utsträckning påverka konventionsarbetet i IMCO.

Jag vill därför förorda att nya regler nu genomförs om befordran av passagerare och resgods. Tokyoutkastet bör tas som utgångspunkt för lagstiftningen men samtidigt bör förbättringar i passagerarskyddet genomföras. Till dem hör som nämnts vissa höjningar av begränsningsbeloppen och utmönstring av det nautiska felet som ansvarsfrihetsgrund. Därtill har man anslutit sig på dansk, finsk och norsk sida. I det fortsatta internationella konventionsarbetet skall man givetvis på svensk sida verka för att åtminstone de förbättringar av passagerarskyddet som nu föreslås i den svenska lagen kommer att gälla också i den blivande konventionen. Den omständigheten att dessa förbättringar redan genomförts i de nordiska sjölagarna får antas underlätta för den svenska delegationen att med kraft driva sådana synpunkter.

3.3 Allmänt om lagförslagen

Som jag har angivit i det föregående regleras godsbefordran och befordran av passagerare och resgods till sjöss i SjöL:s befraktningskapitel, varvid reglerna om godsbefordran principiellt har införlivat Haagreglernas ansvarssystem med tillägg bl. a. av ett särskilt konossements- eller uppgiftsansvar. Vid sidan härav gäller KonL, som är en ren konventionslag och nära nog utgör en översättning av Haagreglerna till svenska. På motsvarande sätt förhåller det sig med de övriga nordiska ländernas sjölagstiftning.

KonL gäller i princip konventionsbunden godsbefordran enligt ko-

nossement men den kompletteras i viss mån av SjöL:s regler. SjöL gäller godsbefordran i inrikes fart och annan fart, som ej ansetts konventionsbunden. Detta gäller t. ex. i fråga om befordran mellan Sverige och de övriga nordiska länderna, och reglerna är i sådan fart tvingande. För att vissa för bortfraktaren förmånliga bestämmelser skall gälla, t. ex. ansvarsfrihet för nautiskt fel och brand, krävs dock att bortfraktaren tagit särskilt förbehåll om detta. I fråga om annan fart, som täcks av SjöL, t. ex. befordran från icke-konventionsstat till Sverige, är reglerna inte tvingande.

Såvitt rör befordran av passagerare och resgods finns inga lagregler utanför SjöL, som alltså gäller all passagerarfart på vilken svensk lag är tillämplig. Skillnad mellan inrikes och utrikes fart görs dock på det sättet att tvingande regler endast finns för inrikes och internordisk fart.

Den flerfaldiga reglering av konossementsbefordran som SjöL och KonL innefattar uppmärksammades i kommitténs direktiv, där det påpekades att förhållandet kunde ge upphov till vissa svårigheter som så långt möjligt borde undanröjas. Vid nordiska departementsöverläggningar i maj 1971 bestämdes att resp. kommittéer skulle utarbeta sina förslag med sikte på fullständig inarbetning i sjölagarna av Haag-Visbyreglerna, varvid i huvudsak konventionstexten i svensk översättning skulle följas.

Mot denna bakgrund har kommittéförslaget utarbetats så att konventionsreglerna infogats i SjöL, huvudsakligen i dess befraktningskapitel, på de platser där de systematiskt ansetts höra hemma och med en i förhållande till vanlig lagteknik mycket begränsad språklig bearbetning. Konventionsreglerna kommer alltså inte samlade i ett och samma avsnitt enligt kommittéförslaget. Kommittén har ansett denna redigering godtagbar särskilt som de mest betydelsefulla reglerna, nämligen de som rör bortfraktarens ansvarighet, dock har kunnat tämligen oförändrade placeras i en följd i befraktningskapitlet, nämligen i 118 och följande §§. Andra regler föreslås bli upptagna bl. a. i avsnitten om resebefraktning och om konossement.

Kommittéförslaget upphäver inte KonL utan innebär, att denna lag skall fortsätta att gälla för en övergångstid i förhållande till sådana konventionsstater som blir stående vid Haagreglerna utan att tillträda Visbyreglerna. Lagen underkastas dessutom viss ändring som en följd av motsvarande ändring i SjöL.

När det gäller metoden att med svensk rätt införliva en på Tokyo-utkastet byggd internationell konvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss har kommittén i samråd med de övriga nordiska kommittéerna stannat för att inarbetning i ett särskilt kapitel av SjöL bör föredras. Alternativet att ta upp bestämmelserna i ämnet i en fristående lag efter samma metod som den gällande konossementslagstift-

ningen eller genom en hänvisning till konventionstexten efter den metod som valts för lagstiftningen på grundval av konventionen om frakta-avtal vid internationell godsbefordran på väg har kommittén bedömt som mindre lämpligt, inte minst med hänsyn till hävdvunnen teknik inom den nordiska sjölagstiftningen. Men vid inarbetningen har föredragits en redigering som, i viss mån med avvikelse från traditionell teknik, går ut på att i SjöL föra in Tokyoutkastets regler utan andra väsentliga justeringar än sådana som följer av att den skall passas in bland behövliga nationella bestämmelser. Det har medfört att konventionsreglerna så gott som helt kunnat samlas under ett och samma avsnitt i det nya passagerarkapitlet, nämligen det som behandlar ansvarighet på bortfraktarens sida.

Under remissbehandlingen har den föreslagna lagtekniken rönt ett övervägande positivt mottagande men kritik har likväl inte saknats. Omdömena växlar från att inarbetningen är elegant till att den, såvitt gäller passagerarkapitlet, inte ens fyller blygsamma anspråk på tillgänglighet; den senare bedömningen är konsumentombudsmannens.

Utredningen om författningspublicering har godtagit inarbetningsmetoden och uttalat att kommittén i stor utsträckning kunnat uppnå de fördelar som brukar vara förenade med den metod för konventionslagstiftning som innebär att konventionen oförändrad upphöjs till svensk lag. Att kommittén genomfört en sådan språklig omredigering av konventionsbestämmelserna att SjöL:s systematik kunnat bibehållas har enligt utredningen inte nämnvärt förringat dessa fördelar. Utredningen erinrar också om att nordisk enighet uppnåtts om den föreslagna lagtekniken.

Mot att Haag-Visbyreglerna arbetas in i SjöL har Svea hovrätt och Försäkringsjuridiska föreningen uttalat sig, hovrätten främst emedan reglerna inte passar att utan vidare tillämpas i inrikesfarten och för-eningen emedan en fristående KonL är mer överskådlig och därigenom underlättar praktisk tillämpning.

För egen del vill jag till en början erinra om att den hos oss traditionella tekniken för konventionslagstiftning är att konventionsinnehållet transformeras till svensk lag i svensk lagstil. En annan metod, som kommit till användning på senare tid, är den som går ut på att i oförändrat skick upphöja konventionstexten till inhemsk lag, eventuellt med vissa kompletteringar. Den har prövats i lagen (1969: 12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om frakta-avtalet vid internationell godsbefordran på väg. Den traditionella lagtekniken har hittills dominerat i sjörätten, som i centrala delar i stor utsträckning bygger på internationella fördrag och så gott som genomgående införlivat dessas innehåll med SjöL. Ett undantag utgör KonL, som på det hela taget kan sägas innefatta en översättning av Haagregler-nas text.

När sålunda en fristående konventionslag infördes i sjörätten, skedde det bl. a. för att sjöfartsnäringsen, som särskilt förespråkade metoden, på det internationella fältet lätt skulle kunna visa att Haagreglerna verkligen införlivats med svensk lagstiftning. Metoden ansågs kunna tillämpas med så mycket mindre olägenhet som reglerna främst var avsedda för internationell befordran. Det hör till bilden att Haagreglerna ej uttömmande reglerar befordran enligt konossement och därför i praktiken måste kompletteras av SjöL. Haagreglerna införlivades för övrigt också med SjöL men med vissa modifikationer och med användning av vanlig transformationsteknik.

Den nuvarande ordningen utmärker sig som nämnts av att flera olika regelsystem är tillämpliga på befordran enligt konossement. En så splittad reglering var godtagbar innan Haagreglerna vunnit den internationella spridning de nu har. I dagens läge finner jag uppenbart, att en förenkling är påkallad. En sådan kan uppnås genom att konventionsreglerna helt inarbetas i SjöL, som för den skull dock inte behöver göras tvingande i all konossementsfart. Naturligtvis finns det med en sådan metod alltid risk för att materiella avvikelser från konventionen uppstår vid inarbetningen. Men det problemet undgås väsentligen, om man, som kommittén föreslagit och utredningen om författningspublicering godtagit, tar in reglerna i SjöL i ett huvudsakligen oförändrat skick. Därmed tas också rimlig hänsyn till behovet att utåt kunna visa att svensk rätt är konventionstrogen. Metoden har redaktionellt sett den nackdelen att SjöL kommer att förete vissa stilbrytningar inom samma regelsystem. Men sådana hänsyn har jag ansett mig böra bortse från, framför allt därför att den angivna metoden visat sig vara den enda lagteknik om vilken nordisk enighet kunnat uppnås. Jag har också fäst vikt vid att de nu genomförda ändringarna i befraktningskapitlet får antas komma att gälla endast under en övergångstid och till dess den nu pågående revisionen av Haagreglerna har avslutats. De textförslag som hittills utarbetats inom UNCITRAL ger anledning anta att en ny konventionstext bättre kommer att överensstämma med nordisk lagstil. Jag biträder därför kommittéförslaget i princip.

Den omständigheten att Haag-Visbyreglerna tas in i SjöL och där ej återges helt ordagrant får givetvis inte leda till att man vid tolkning och tillämpning av dem bortser från deras ursprung. Här som eljest när det gäller lagstiftning som grundas på en internationell konvention måste reglerna i tveksamma fall tolkas mot bakgrund av konventionens ursprungstext och den rättspraxis som utbildats i vårt eget land såväl som i andra konventionsstater.

När det sedan gäller passagerarbefordran har IMCO:s arbete på utarbetandet av en ny konvention, baserad på Tokyoutkastet, ännu inte slutförts. Det saknas därför f. n. anledning att överväga att ta in reg-

lerna om passagerarbefordran i en särskild lag. Kommitténs förslag att ta in reglerna i ett särskilt kapitel, 6 kap., och att utforma dessa fristående från reglerna om godsbeordran bör därför i princip godtas.

Under remissbehandlingen av kommitténs båda betänkanden har, trots att förslagen till övervägande del har ansetts böra läggas till grund för lagstiftning, också framförts åtskilliga kritiska synpunkter av såväl saklig som redaktionell natur. Vid den överarbetning av förslagen som har gjorts inom justitiedepartementet och vid de nordiska departementsöverläggningarna har dessa synpunkter till stor del kunnat beaktas.

Såvitt gäller lagstiftningen om godsbeordran har t. ex. frågan om uttryckliga regler om det tvingande dröjsmålsansvaret och om ett särskilt konossementsansvar, som kompletterar konventionsreglerna, fått sin lösning. De allmänna reglerna om transportansvaret och de särskilda reglerna om ansvaret vid underbortfraktning och genomgångsbeordran har fått en klarare utformning och i samband därmed har också vissa detaljproblem som uppmärksammats under remissbehandlingen föranlett justeringar i lagtexten. Detsamma gäller i fråga om de tvingande reglernas tillämpningsområde. Jag skall återkomma till dessa frågor i det följande (avsnitt 3.4).

Även reglerna om passagerarbefordran har mot bakgrund av bl. a. konsumentombudsmannens kritik av förslaget underkastats sakliga och redaktionella ändringar. Med hänsyn till den omfattande nordiska passagerartrafiken är det särskilt glädjande att man vid de nordiska departementsöverläggningarna har kunnat enas om regler som innebär ett förbättrat passagerarskydd. De viktigaste ändringarna som har gjorts i denna del rör förhöjning av ansvarsbeloppen vid personskada och skada på passagerarens fordon samt borttagandet av nautiskt fel som ansvarsfrihetsgrund vid fordonsskada och dröjsmål. Vidare har kommittéförslaget omarbetats redaktionellt i syfte att göra det mera lättillgängligt. Jag skall närmare redogöra för detta i det följande (avsnitt 3.5).

3.4 Godsbeordran

3.4.1 Transportansvaret

3.4.1.1 Godsskada m. m.

Om godset förkommer eller minskar eller eljest skadas medan det är i bortfraktarens vård ombord eller iland, kan bortfraktaren hållas ansvarig enligt SjöL:s regler i ämnet, i den mån han inte visar att fel eller försummelse ej föreligger på hans sida. Reglerna är tvingande i inrikes och internordisk fart. Bortfraktaren kan förbehålla sig ansvarsfrihet för skada på grund av nautiskt fel och brand, som han inte vållat själv.

En motsvarande reglering har KonL. Men den är uttryckt så att bort-

fraktaren först åläggs tillbörlig omsorg med avseende på, dels fartygets behöriga skick vid resans början, dels godsets vård och befordran m. m. och därefter anges i vilka fall han går fri från ansvarighet. För brist i fartygets behöriga skick skall bortfraktaren ej vara ansvarig om han kan visa att han använt tillbörlig omsorg att sätta fartyget i behörigt skick före resan. För skada på grund av nautiskt fel eller av brand, som han inte vållat själv, går bortfraktaren fri från ansvarighet utan vidare (4 § 2 mom. första stycket a och b). Därutöver finns i samma lagrum under punkterna c—p intagen en lång uppräknning (i rättsvetenskaplig debatt ofta kallad Haagregel-katalogen eller bara katalogen) av skadeorsaker, för vilka bortfraktaren inte bär något ansvar. Den grundläggande ansvarighetsregeln återfinns under punkt q och innebär att bortfraktaren går fri från ansvarighet, om han visar att fel eller försummelse inte föreligger på hans sida. I svensk rätt har katalogen (dvs. punkterna c—p) med stöd av bestämmelse i konventionens signaturprotokoll givits den verkan att bortfraktaren fritas från ansvarighet i den mån den skadelidande inte likväl kan visa att fel eller försummelse föreligger på bortfraktarens sida. Trots att bortfraktaren i princip inte skall svara för fartygets behöriga skick annat än för tiden före resan, torde han i det avseendet kunna hållas ansvarig även för tiden därefter, om nämligen underlåtenhet att avhjälpa bristen utgör försummelse med avseende på godsets tillbörliga vård och hantering ombord.

Visbyreglerna ändrar inte på Haagreglernas grundläggande ansvarighetsregler. Med utgångspunkt från att Haag-Visbyreglerna skall inarbetas i SjöL i så nära anslutning till texten som möjligt har kommittén därför föreslagit att reglerna om ansvaret för fartygets behöriga skick (art. 4:1) och om ansvarsfrihet för nautiskt fel, brand och annat som anges i katalogen och i den avslutande huvudregeln (4: 2 q) införs i SjöL. Därvid har den på signaturprotokollet stödda regeln om att skadelidande även i katalogens fall kan utkräva ansvar av bortfraktaren genom att visa fel eller försummelse på hans sida utgått som överflödig.

Kommittén har påpekat att bortfraktaren principiellt bör vara ansvarig även för brist i fartygets behöriga skick under resan men tillfogat, att sådan ofta är av den naturen att bortfraktaren går fri enligt regeln om ansvarsfrihet för nautiskt fel. I fråga om tolkningen av regeln rörande det nautiska felet har kommittén erinrat om ett motivuttalande till nuvarande 122 § SjöL, enligt vilket uttrycket "handhavandet av fartyget" inte borde inbegripa annat än handhavandet av fartyget i dess helhet och därtill hörande delar och sådana anordningar ombord som tillkommit i första hand i fartygets intresse. Kommittén har tillagt, att ehuru denna konventionsregel vållat osäkerhet både i doktrin och praxis man numera i allmänhet anser att det nautiska felet skall tolkas restriktivt.

Enligt kommittén kan det för svensk rätts del ifrågasättas om an-

svarsfrihet för nautiskt fel står i samklang med moderna skadeståndsrättsliga grundsatser. Kommittén konstaterar emellertid att ställning till detta inte kan tas förrän under arbetet på en ny internationell konvention i ämnet. Därvid har kommittén också erinrat om att sjöför-säkringssystemet är uppbyggt på de nuvarande reglerna och om att det erfarenhetsmässigt visat sig svårt att ändra gällande mönster för an-svarsfördelningen.

Under remissbehandlingen har Svea hovrätt påtalat att inarbet-ningen av Haag-Visbyreglerna i SjöL lett till att huvudregeln om bort-fraktarens presumtionsansvar endast framgår motsättningsvis av de före-slagna reglerna om ansvarsfrihet. Hovrätten har också kritiserat att den särskilda bevisregel utgått enligt vilken ansvar kan utkrävas av bortfraktaren även i katalogfallen c—p, om den skadelidande kan visa fel eller försummelse på bortfraktarens sida. Hovrätten har dessutom ifrågasatt riktigheten av kommitténs uttalande om att bortfraktaren principiellt svarar för fartygets behöriga skick även under resan. Till vissa detaljerinringar får jag anledning att återkomma i det följande (3.6).

Sjöassuradörernas förening och Försäkringsjuridiska föreningen har berört frågan om ansvarsfrihet för nautiskt fel. Därvid har betonats, att konventionens regel på denna punkt fyller funktionen av riskfördel-ning och att prövningen av dess bestånd bör grundas mer på ekono-miska än rättstekniska överväganden.

I enlighet med konventionens huvudregel skall bortfraktaren bära ett på fel eller försummelse på hans sida grundat presumtionsansvar för skada på godset. Jag delar uppfattningen att detta bör komma till ut-tryck genom en klar och positivt formulerad huvudregel. En sådan skulle visserligen innebära ett avsteg från den lagtekniska metod som går ut på att noggrant återge konventionstexten. Men vid nordiska överläggningar på departementsplanet har enighet uppnåtts om att en sådan bearbetning av konventionstexten likväl är påkallad i klarhetens intresse. I och för sig kunde det därefter vara nog att ge föreskrift om ansvarsfrihet för nautiskt fel och brand. De övriga i katalogen upp-räknade skadeorsakerna, som skall medföra ansvarsfrihet, kunde lämp-ligen utgå. De får nämligen anses sakna självständig betydelse vid sidan av huvudregeln och framträder närmast som en ofullständig och delvis förvillande lista över tänkbara situationer där bortfraktaren redan en-ligt huvudregeln skall vara fri från ansvarighet därför att fel eller för-summelse på hans sida inte föreligger. Och skulle undantagsvis fel eller försummelse kunna läggas bortfraktaren till last i situationer som av-ses i katalogen, så skulle ansvarsfrihet icke vara förenlig med huvud-regeln. Emellertid har det visat sig problematiskt att utmönstra kata-logen. Farhågor har yppats att en på Haag-Visbyreglerna grundad lag-stiftning som utesluter den kan ge anledning till tvivel på vår konven-

tionstrohet med vissa praktiska svårigheter som följd. Farhågorna torde vara överdrivna men nordisk enighet angående ansvarsreglernas utformning har kunnat uppnås endast genom att katalogen inarbetas i SjöL. Jag har ansett mig böra godta detta.

Vid de nordiska överläggningarna har man vidare enats om att någon regel inte bör tas in om att bortfraktaren i de situationer som avses i katalogen inte går fri från ansvarighet om det kan antas att fel eller försummelse på hans sida medverkat till skadan. En bestämmelse av detta innehåll, som innebär att bevisbördan för fel och försummelse i viss utsträckning läggs på lastägaren, finns i 4 § 2 mom. andra stycket KonL och grundas på den förut nämnda reservationsbestämmelsen i signaturprotokollet till konventionen. Vid genomförandet av KonL antogs att motivet för att vid sidan av huvudregeln i punkt q särskilt nämna att bortfraktaren går fri från ansvarighet i katalogfallen c—p var att bevisbördan för fel eller försummelse på bortfraktarens sida i dessa fall lades på lastägaren. I nordisk rättsvetenskaplig litteratur har emellertid hävdats att bestämmelsen i KonL bygger på ett missförstånd angående konventionsreglernas innebörd och att reglerna i punkterna c—p därför helt saknade betydelse vid sidan av huvudregeln i punkt q. Vid de nordiska överläggningarna har man anslutit sig till denna uppfattning. Även om bortfraktaren visar att en av de i katalogen angivna situationerna förelåg vid skadetillfället, t. ex. att det rådde svår storm (punkt c), blir han således ansvarig om han inte lyckas motbevisa lastägarens påstående att skadan orsakats av fel eller försummelse av besättningen med avseende på lastens vård, t. ex. olämplig stuvning av lasten. Vid denna bedömning av konventionsreglernas innebörd bör den särskilda bevisregeln i 4 § 2 mom. andra stycket första punkten KonL utgå. Även i denna del råder nordisk enighet.

Att bortfraktaren, trots konventionens regler om ansvar endast för s. k. ursprunglig sjöovärdighet och om ansvarsfrihet för nautiskt fel, bär ett principiellt ansvar för fartygets behöriga skick även under resan har uttalats i förarbetena till 1936 års sjölagsändringar (jfr NJA II 1936 s. 405 och 601). Jag finner det också tydligt att underlåtenhet att under resan avhjälpa sådan brist i fartygets behöriga skick som äventyrar dess s. k. lastvärdighet — t. ex. fel i en för fruktlast avsedd kylanläggning ombord — ofta kan utgöra försummelse med avseende på godsets omsorgsfulla vård och därigenom föranleda ansvar för bortfraktaren.

3.4.1.2 Dröjsmålsskada

Bortfraktarens presumtionsansvar för godsskada kompletteras i SjöL av ett motsvarande ansvar för skada på grund av dröjsmål men detta ansvar är dispositivt. Det är alltså tillåtet för bortfraktaren att förbehålla sig frihet från sådant ansvar. KonL har ej någon motsvarande

regel om dröjsmålsansvar. Den gäller emellertid, förutom godsskada, "skada som därmed sammanhänger".

Kommittén har erinrat om att i KonL:s motiv uttalats, att konventionen inte synes åsyfta någon reglering av frågan om bortfraktarens ansvar för dröjsmål i vidare mån än dröjsmålet föranlett fysisk skada på godset och att det skadeståndsansvar bortfraktaren kan ådra sig genom en tidsförlust torde falla utanför konventionens reglering. I viss utländsk rättspraxis har emellertid numera den tolkningen av Haag-reglerna antagits, att alla skador som vållas i samband med utförande av en godstransport är täckta av konventionen. Denna tolkning synes, enligt vad kommittén påpekar, väsentligen vara grundad på en formulering i konventionens reglering av ansvarets begränsning ("loss or damage to or in connection with goods"), vilket motsvarar det i KonL förekommande uttrycket "förlust eller minskning av eller skada å gods eller skada som därmed sammanhänger". Konventionstexten är på denna punkt oförändrad i Visbyreglerna. Även ren dröjsmålsskada skulle alltså, tillägger kommittén, omfattas av den tvingande konventionsregleringen och bestämmelserna om ansvarsbegränsning därmed också gälla sådan skada.

Kommittén har funnit det naturligt och rättspolitiskt försvarligt att dröjsmålsskador — som tenderar att få allt större betydelse — åtminstone i viss utsträckning faller under samma regelsystem som fysisk godsskada. Några av de i konventionen uppräknade ansvarsfrihetsgrunderna anser kommittén för övrigt vara sådana att de får sin speciella betydelse just med hänsyn till den snabbhet varmed en befordran utföres.

Kommitténs förslag är format så att även dröjsmålsskador skall kunna innefattas under den tvingande ansvarsregleringen i 118 och följande §§ i SjöL. I förslaget till ny 118 § nämns visserligen inte uttryckligen skada på grund av dröjsmål men i den föreslagna 120 § används den nyssnämnda konventionsformuleringen, vilken ansetts medge att dröjsmålsskador omfattas. Kommittén har understrukit att den uppfattning kommittén gett uttryck för inte får binda rättstillämpningen och att man vid tolkningen av bestämmelserna bör följa vedertagen internationell tolkning så att man ej riskerar att lägga tyngre börda på svensk rederiverksamhet än på utländsk sådan. Det är också enligt kommittén givet, att frågan om ansvaret för dröjsmålsskada kommer i ett nytt läge om en ny eller reviderad konossementskonvention rubbar den kompromiss i fråga om ansvarsfördelningen mellan bortfraktare och befraktare som bär upp den nuvarande konventionen.

Kommittéförslaget har på denna punkt fått ett blandat mottagande under remissbehandlingen.

Sveriges advokatsamfund och Sjörättsföreningen i Göteborg har förordat, att ett tvingande men därmed också begränsat dröjsmålsansvar nu slås fast otvetydigt och att denna viktiga fråga alltså inte hålls öppen för

osäker praxis. Hovrätten för Västra Sverige har ifrågasatt om inte hela dröjsmålsproblematiken bör omprövas med hänsyn till behovet av tvingande reglering. Stockholms tingsrätt ensam har godtagit att problemet hålls öppet med hänsyn till svårigheterna att tolka internationell praxis på området.

Försäkringsjuridiska föreningen har ställt sig tveksam till dröjsmålsansvaret. Föreningen befarar att en mängd tvister kan komma att uppstå rörande omfattningen av inträffad skada. Föreningen har också pekat på de speciella problem som är förenade med bestämningen av om dröjsmål föreligger. Om ansvaret i den delen begränsas på samma sätt som ansvaret för godsskada, är det enligt föreningen självfallet möjligt att täcka det försäkringsmässigt. De försäkringstekniska problem som uppstår emedan dröjsmålsskadan inte står i någon relation till godsets värde antar föreningen blir överkomliga.

Sjöassuradörernas förening och Sveriges speditörförbund har båda vänt sig mot kommitténs förslag rörande dröjsmålsansvaret. Föreningen har erinrat om att det skulle innebära en omfördelning av ansvaret mellan bortfraktare och befraktare vars ekonomiska och praktiska problem inte utan vidare låter sig överblickas. Föreningen har ifrågasatt, att internationell praxis kan tillskrivas den utveckling kommittén påstått, och framhållit att förslaget avviker från vad som gäller i flertalet andra länder. Vidare har föreningen anført:

I containertrafikens spår har det blivit vanligt att gods försäljs "fritt levererat". Säljaren står då faran för godset intill avlämnandet, som vanligen förutsätts ske i köparens hemort. Framkommer godset i skadat och icke kontraktensligt skick, kan köparen avvisa hela leveransen, även om skadan endast berör viss del av godset. Han kan då kräva ny leverans och kan därjämte vara berättigad till ersättning för dröjsmålskada. För närvarande, då dröjsmålsansvar för redare enligt allmänt rådande uppfattning inte föreligger, blir frågan om ersättning för felaktigt utförd leverans, och dröjsmål i samband härmed, föremål för uppgörelse mellan säljare och köpare. Äläggs däremot redaren dröjsmålsansvar, ändras bilden avsevärt. Säljaren är fortfarande ersättningskyldig gentemot köparen. Men det belopp han får erlægga kan med visshet återvinnas från redaren. Det är inte uteslutet att ett sådant förhållande kan leda till missbruk, eftersom inte bara juridiska utan även kommersiella och andra hänsyn kan spela in. Dessa problem är särskilt aktuella vid export av svenska stapelvaror. Exempel kan lämnas på fall där hundratals, t. o. m. tusentals ton avvisats på grund av att godset kommit fram i delvis skadat skick. Den omständigheten att ansvarsbegränsningsreglerna fortfarande har full giltighet blir, med de kvantiteter och belopp det här kan vara fråga om, relativt ointressant.

Speditörförbundet har betecknat ett gemensamt ansvar för sak- och dröjsmålsskada som olämpligt. Det förra ansvaret löses enligt förbundet vanligen genom försäkring medan det senare har funktionellt samband med frakten. Med hänsyn till att utvecklingen synes gå i riktning mot

tidsgaranterade transporter, där fraktens storlek uttryckligen görs beroende av transporttiden, är den tolkning av Haagreglerna som vanligen utläses ur det brittiska rättsfall kommitténs uttalande åsyftar direkt olämplig enligt förbundets mening. Förbundet menar att skada på grund av längre dröjsmål hellre bör konverteras till sakskada efter förebild av väg- och järnvägstransporträtten.

För egen del vill jag till en början erinra om att tvingande regler om transportörens ansvar för dröjsmål gäller vid flyg-, väg- och järnvägs-transporter. Det är också i och för sig naturligt att transportören vid alla slag av transporter bär ett sådant ansvar. Det klagörande av konossementskonventionens innebörd på denna punkt som skett i utländsk rättspraxis måste därför hälsas med tillfredsställelse. Det kan visserligen diskuteras om dessa rättsfall skall tillmätas avgörande betydelse. En viktig faktor när denna fråga skall bedömas är enligt min mening att några av dessa rättsfall härrör från Storbritannien³. Eftersom Haagreglerna utformats mot bakgrund av engelsk rätt har det ansetts att konventionens innebörd ofta inte kan tolkas korrekt utan att man beaktar den bakomliggande engelska rätten. Den tolkning av konventionens innebörd på denna punkt som de engelska rättsfallen innefattar måste därför tillmätas stor vikt. Tolkningen ligger i linje med vad som gäller för andra transportmedel och vad som, även bortsett därifrån, bör betraktas som en naturlig ordning. Jag anser därför att man inte bör tveka att i den svenska lagen klargöra att transportansvaret också omfattar ansvar för skada som uppkommer genom dröjsmål under transporten.

De kritiska synpunkter som har framförts under remissbehandlingen ger mig inte anledning att ändra denna bedömning. Det är givet att tvister kan uppkomma angående dröjsmålsskadans omfattning. Detta kan dock inte utgöra ett skäl att avstå från att föreskriva ett tvingande skadeståndsansvar. Att tvist råder om storleken av liden skada är inte något ovanligt i skadeståndssammanhang. Det har vidare invänts att det är en brist i konventionen att det inte finns mera utförliga regler om dröjsmålsansvaret. Detsamma gäller emellertid enligt den internationella konventionen om ansvar vid flygtransport utan att det såvitt känt givit upphov till några betydande svårigheter. Däremot innehåller de internationella konventionerna om väg- och järnvägstransporter mera utförliga regler i detta hänseende. Dessa innebär bl. a. att ersättningens storlek begränsats i relation till frakten och, vilket med denna utgångspunkt är naturligt, att lastägaren vid längre dröjsmål i stället kan begära den högre ersättning som skulle ha utgått om godset varit totalförlorat. Enligt min mening är det dock inte utan vidare givet att denna lösning är att föredra framför att ersättningsbegränsningen sätts i relation till godsets värde. Sett från lastägarens synpunkt är det i hög grad godtyckligt

³ Jfr Svensk juristtidning 1969 s. 17.

att ersättning för t. ex. driftsstopp, som beror på att det transporterade godset kommer fram för sent, skall vara begränsat till en eller två gånger fraktens storlek. Det är visserligen kännetecknande för alla regler om begränsning av ansvaret att de inrymmer element av godtycklighet. Det kan dock med visst fog hävdas att de regler om beräkning av ersättning för dröjsmålsskada som gäller för flygtransporternas del och som nu föreslås gälla för sjötransporterna är ett mera ändamålsenligt system.

Det måste däremot anses som en klar brist att konventionen saknar bestämmelser som definierar vad som skall anses utgöra dröjsmål. Har parterna träffat en överenskommelse om den tid, inom vilken transporten skall vara slutförd, uppstår inget problem. Har den avtalade transporttiden överskridits, föreligger dröjsmål. I andra fall är frågan mera tveksam. Det får i sådana fall ankomma på rättstillämpningen att under beaktande av alla faktiska omständigheter och annan rättspraxis avgöra om dröjsmål i ett givet fall är av beskaffenhet att medföra skadeståndsansvar. Till viss ledning bör därvid också reglerna i den internationella vägtransportkonventionen kunna vara. Enligt denna föreligger dröjsmål när transporttiden, med beaktande av omständigheterna i det särskilda fallet, överskrider den tid det vore skäligt att begära av en omsorgsfull transportör för transportens genomförande.

Jag vill slutligen med anledning av vad som har anförts av Sjöassuradörernas förening framhålla att det nu föreslagna dröjsmålsansvaret bara utgör en utvidgning av ett ansvar som bortfraktaren redan har. Ty i den mån dröjsmål uppträder som en följd av godsskada — vilket är fallet i de exempel föreningen har uppehållit sig vid — är bortfraktaren redan nu ansvarig för den skada det leder till, givetvis inom ramen för vanliga krav på s. k. adekvat kausalitet. Vad det nu är fråga om är sådan försening under befordringen som inte står i samband med skada på det transporterade godset. I sådana fall bör bortfraktaren ofta kunna freda sig från ansvar genom att visa att skadan beror på nautiskt fel, svårt väder, hamnstrejk eller liknande orsak som han ej kan lastas för. Vid dröjsmålsskada som härleds från godsskada torde han ha betydligt svårare att visa sig fri från vållande.

Med hänsyn till det anförda anser jag att även rena dröjsmålsskador skall omfattas av det tvingande transportansvaret för bortfraktaren och att lagen bör ge klart uttryck för denna ståndpunkt. Detta överensstämmer med den ståndpunkt man enats om vid nordiska departementsöverläggningar.

Bortfraktarens ansvar för annat dröjsmål än sådant som uppkommer under transporten, t. ex. på grund av att fartyget anländer för sent till lastningshamnen, bör liksom hittills regleras genom den dispositiva bestämmelsen i 130 §. I enlighet med vad kommittén föreslagit bör bortfraktaren därvid kunna åberopa samma ansvarsfrihetsgrunder, som när ansvaret skall bestämmas enligt 118 §.

3.4.1.3 *Answarets begränsning*

Enligt Haagreglerna är bortfraktarens ansvar begränsat till ett högsta belopp av 100 engelska pund i guld för varje kolli eller enhet av godset. Guldmyntregeln tillämpas emellertid i allmänhet ej utomlands. I KonL har begränsningsbeloppet angivits till 1 800 kr. i guld, varvid guldberäkning skall tillämpas i förhållande till fordringsägare i främmande stat under förutsättning av ömsesidighet. I SjöL är beloppet angivet till 1 800 kr. med befogenhet för Kungl. Maj:t att under förutsättning av ömsesidighet förordna att beloppet skall bestämmas i guld såvitt avser fart mellan Sverige och främmande stat. Någon skadevärderingsregel finns inte i Haagreglerna och ej heller i KonL. Enligt SjöL skall skada ersättas på grundval av det värde godset skulle ha haft om det lämnats ut oskadat i rätt tid och på rätt plats.

Utöver begränsningen till visst belopp för kolli eller enhet av godset kan bortfraktaren begränsa sitt ansvar enligt reglerna i 10 kap. SjöL om s. k. globalbegränsning, som står i relation till fartygets dräktighet.

Kollibegränsningen har efter hand kommit att betraktas som alltför låg. Detta beror inte minst på att guldberäkningen ej upprätthållits. Det har också under årens lopp medfört att begränsningsbeloppen i hög grad varierar från land till land. Konventionens begränsningsregel har också fört till otillfredsställande resultat i vissa fall av skada på gods i stora enheter. Visbyreglerna innefattar därför, som jag anført i det föregående, en revision av begränsningsregeln.

Kommittén har i överensstämmelse med Visbyreglerna föreslagit att bortfraktarens ansvar skall vara begränsat till 10 000 Poincaréfrancs (motsvarande ungefär 3 500 kr.) för varje kolli eller enhet av godset eller 30 francs (motsvarande ungefär 10 kr.) för varje kilo av det berörda godsets bruttovikt. Den beräkningsmetod skall tillämpas som i det enskilda fallet ger högsta begränsningssumman. Kommittén har erinrat om att kollibegränsningen är avsedd att skydda lätta kollin med värdefullt gods medan kilobegränsningen medför en bättre täckning av ansvarigheten för tungt gods. För fall av samlastning i container eller annan sådan anordning skall regeln tillämpas så att de kollin skall läggas till grund för beräkningen vilka är specificerade i konossementet. Ett samlastat godsparti kan således komma att innefatta ett flertal begränsningskollin eller ett enda, inklusive containern, allt efter konossementets innehåll. Om särskild värdedeklaration har avgivits rörande godset och förbehållslöst har införts i konossementet, skall det sålunda angivna beloppet utgöra begränsningsbelopp och anses utgöra godsets värde i den mån ej annat visas.

Likaledes i överensstämmelse med Visbyreglerna har kommittén föreslagit att det sammanlagda ersättningsbeloppet skall beräknas på grundval av godsets värde på den plats och vid den tid det avtalsenligt lossats

eller skulle ha lossats. Värde^ot skall bestämmas efter börspriset eller, om sådant saknas, efter marknadspriset. Saknas även marknadspris, skall värdet bestämmas efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

Under remissbehandlingen har i stort sett endast dragits upp spörsmål om tillämpningen av begränsningsreglerna på vissa punkter, som jag får anledning att återkomma till i det följande (jfr under 3.6). Svea hovrätt har därutöver vänt sig mot att konventionens begränsningsregler skall tillämpas i inrikes fart.

Visbyreglernas begränsningsmetod liknar inte någon annan sådan metod i transporträtten. I lufträtten gäller en begränsning efter bruttovikt och begränsningsbeloppet har redan vid lagstiftningen, med stöd av särskild konventionsregel, omräknats till 86 kr. per kilo. Den internationella vägrätten har också en renodlad viktbegränsning, nämligen 25 s. k. Germinalfrancs per kilo av det skadade godsets bruttovikt, något som svarar mot drygt 42 kr. per kilo. Den internationella järnvägsrätten slutligen utgår från en motsvarande kilobegränsning av 170 kr. Visbyreglerna kan alltså inte samordnas med något av de andra regelsystemen på ifrågavarande punkt. Vid den diplomatiska konferens då Visbyreglerna antogs hävdades bl. a. från svensk sida att man borde gå in för ett system som enbart grundade sig på en kilobegränsning men man lyckades inte vinna gehör för sina synpunkter. Detta är givetvis att beklaga men man får samtidigt konstatera att de reviderade begränsningsreglerna dock innebär förbättringar i förhållande till Haagreglerna.

Till de nya begränsningsreglernas fördelar hör att de innebär rimliga lösningar för både lättviktigt och tungviktigt gods. Till fördelarna hör också att en viss lösning på problemen kring begränsning av ansvarighet för samlastat gods erbjuds. Den nuvarande regeln om att bortfraktarens ansvarighet är begränsad till visst belopp per kolli eller annan enhet av godset har medfört svårigheter vid tillämpningen på samlastat gods. I internationell rättstillämpning har en container ibland behandlats som en enhet, i andra fall har varje kolli som lastats i containern ansetts vara en godsenshet. De särskilda bestämmelser som Visbyreglerna innehåller om hur samlastat gods skall bedömas enligt kolliregeln, när man skall avgöra vilken begränsningsmetod — kolliregeln eller kiloregeln — som leder till det högsta begränsningsbeloppet, får därför hälsas med tillfredsställelse. Reglerna är visserligen inte helt problemfria när det kommer till praktisk tillämpning. Jag får anledning att återkomma till det (jfr avsnitt 3.6). Även begränsningsreglerna måste emellertid accepteras, om Visbyreglerna skall erkännas. Och enligt min mening finns det ingen anledning att inte göra dem generellt tillämpliga vid en inarbetning i SjöL som förctas i syfte att i görligaste mån undgå ett flerspårigt ansvarssystem. Någon särreglering för inrikessjöfartens del vill jag således inte förorda.

3.4.2 Underbortfraktning och genomgångsbefordran m. m.

Det förekommer ofta att en befordran helt eller delvis utförs av en annan än den som har slutit avtalet med befraktaren. Frågan är då om befraktaren eller innehavaren av konossementet kan vända sig med ett ersättningsanspråk mot såväl den bortfraktare som slöt avtalet som den verkställande bortfraktaren eller enbart mot en av dem. Ett flertal olika situationer kan här förekomma vilka kan kräva skilda lösningar.

Såvitt gäller rättsförhållandet mellan den avtalsslutande bortfraktaren och befraktaren föreskrivs i 123 § SjöL att, om befordran helt eller delvis skall utföras av annan, bortfraktaren kan förbehålla sig ansvarsfrihet för den tid godset befinner sig i den andre fraktförarens vård. Praktiskt sett rör det sig här om s. k. genomgångsbefordran. Detsamma gäller om bortfraktaren enligt en klausul i avtalet har rätt att överlåta hela eller en del av befordringen till annan fraktförare. Sådana s. k. generella omlastningsklausuler eller transshipmentklausuler finns ofta inlagda i konossement. Några uttryckliga bestämmelser om genomgångsbefordran och generella omlastningsklausuler finns inte i konossementskonventionen och följaktligen inte heller i KonL. Det har emellertid i rättspraxis⁴ ansetts att godset lossats i konventionens mening när omlastning har företagits enligt genomgångskonossement eller med stöd av en generell omlastningsklausul. Den avtalsslutande bortfraktarens förbehåll om ansvarsfrihet under den tid godset varit i annan bortfraktarens vård har därför godtagits också i fall när KonL är tillämplig.

När det sedan gäller konossementsinnehavares rätt när befordringen utförs med befraktat tonnage har i svensk och norsk rättspraxis⁵ antagits att denne endast kan vända sig med sitt ersättningsanspråk mot den redare som utfört befordringen, när konossementet har utfärdats av fartygets befälhavare, men att han däremot inte kan göra den avtalsslutande redaren ansvarig.

I en framställning till Kungl. Maj:t år 1962 har Sjöassuradörernas förening kritiserat den gällande ordningen och hemställt om lagändring. Enligt föreningens mening borde den avtalsslutande redarens ansvarighet bestå även om främmande tonnage används för transporten. Den avtalsslutande redaren borde kunna förbehålla sig frihet från ansvar endast när omlastning är bestämd på förhand och den sker till en på förhand bestämd vidaretransportör.

Kommittén framhåller till en början att de här berörda frågorna inte har ett direkt samband med Haag-Visbyreglernas inarbetning i SjöL men att de ändå har ansetts böra behandlas i detta sammanhang. Kommittén betonar att — med den utveckling som kännetecknat transportmetoderna i allmänhet och den moderna linjefarten i synnerhet — reg-

⁴ Jfr NJA I 1952 s. 12 och 1962 s. 159 (det s. k. Gudurmålet).

⁵ Jfr NJA I 1960 s. 742 (det s. k. Lulumålet) och Nordiske domme i sjöfartsanliggander 1955 s. 81 (det s. k. Lysakermålet).

leringen i SjöL med dess anknytning till det fartyg varmed befordringen utförs avviker från den kommersiella verkligheten. Befraktaren fäster numera främst avseende vid det företag eller den linje varmed han träffat fraktavtalet. Bruket av s. k. identity of carrier-klausuler⁶ leder emellertid ofta till att godsmottagaren måste rikta sitt anspråk på ersättning för skada mot fartygets redare, eftersom det för fartyget utfärdade konossementet ej ansetts utan vidare kunna grunda skadeståndsansvar för det företag eller den linje som slutit fraktavtalet. Kommittén påpekar att denna rättstillämpning avviker från dansk praxis och ej heller torde stå i samklang med rättsutvecklingen i andra länder. Kommittén föreslår därför att, om befordran utförs av annan än den som slutit fraktavtalet, både denne och bortfraktaren skall bära transportansvaret och att de skall vara solidariskt ansvariga utåt. Denna ordning skall enligt kommittéförslaget inte kunna sättas ur spel genom avtal till befraktarens nackdel utom i vissa fall vid genomgångsbefordran.

När det gäller regleringen av ansvaret vid genomgångsbefordran konstaterar kommittén till en början att lagstiftaren i brist på klar ståndpunkt i konventionen får anses ha frihet att förutsättningslöst pröva vilka regler som bör gälla. Enligt kommitténs mening saknas det anledning att ålägga konossementsutfärdaren ett tvingande transportansvar till den del befordringen enligt vad som från början avtalats skall utföras av någon annan. Men det ligger annorlunda till när konossementet endast upptar en allmänt avfattad omlastningsklausul. Vanliga regler för tolkning av inskränkande ansvars-klausuler torde här enligt kommittén stundom kunna åberopas för att åsidosätta ansvarsfriskrivning av bortfraktaren. Utvecklingen i svensk sjöfart har på senare tid gått i den riktningen att bortfraktaren ikläder sig ansvar för godset även för tid varunder det är i annans vård. Enligt kommitténs mening bör man dock inte nöja sig med en avtalsfri ordning.

Kommittén föreslår att bortfraktaren skall ha rätt att förbehålla sig frihet från ansvar för skada som orsakas medan godset är i annan fraktförarens vård, om det är avtalat eller av omständigheterna framgår att befordringen helt eller till bestämd del skall utföras av annan än bortfraktaren. En generell omlastningsklausul blir på det sättet inte giltig i vad den omfattar ansvaret för godsets befordran, framhåller kommittén, som dock betonar att själva omlastningen inte fördensskull blir otillåten.

För det fall att bortfraktaren är ansvarig även efter omlastning uppstår enligt kommittén fråga om vilka ansvarsregler som skall tillämpas mot honom för den del av befordringen som utförs av annan frakt-

⁶ Som exempel nämner kommittén följande klausul: "The contract evidenced by this B/L is between the Merchant and the Owner of the vessel named herein (or substituted) and it is therefore agreed that said Shipowner only shall be liable as Carrier under this contract."

förare. Utförs den delen av befordringen med annat än fartyg, förmodar kommittén att bortfraktaren blir ansvarig enligt de för transportmedlet i fråga gällande reglerna. Skulle en analog tillämpning av de sjörättsliga reglerna ge ett längre gående ansvar, torde en dylik tillämpning ligga nära till hands. Kommittén tillfogar att dessa frågor dock inte kan få sin lösning inom ramen för SjöL. I avvaktan på internationellt godtagbara regler för kombinerade transporter får de i stället överlämnas till doktrin och praxis, slutar kommittén.

Under remissbehandlingen har Sveriges advokatsamfund, Sjöassuradörernas förening och Sjörettsföreningen i Göteborg ställt sig positiva till kommitténs förslag och Stockholms tingsrätt har funnit förslaget rörande genomgångsbefordran påkallat. Däremot har Svea hovrätt ej ansett det motiverat att införa solidarisk ansvarighet för avtalslutande och verkställande redare. Den senare kan enligt hovrättens mening behandlas som medhjälpare, för vilken bortfraktaren svarar, och kunna göras ansvarig endast i den ordning som gäller sådana. Hovrätten för Västra Sverige har påpekat, att förslaget inte löser underbortfraktningsproblemet för det fall att det inte klart framgår på vems vägnar konossementet utfärdats. Hovrätten har erinrat om att utgången i Lulumålet sammanhänger med otydlighet rörande konossementutfärdarens identitet i förening med speciella processuella omständigheter, enklast uttryckta så att det var fel lastintressent som förde talan. Det bör enligt hovrätten undersökas om inte den föreslagna ordningen med solidarisk ansvarighet kan begränsas till linjefarten. Göteborgs tingsrätt anför liknande synpunkter och framhåller att det utanför linjefart och därmed jämförlig fart ingalunda är självklart att den som i sin hand får ett konossement utfärdat av befälhavaren för ett angivet fartyg, skall kunna utkräva ansvar av den redare som befraktat fartyget. Tingsrätten ifrågasätter lämpligheten av att låsa skandinavisk rätt vid en viss lösning utan att avvakta en internationell reglering, för vilken problemet väl ägnar sig.

Sveriges speditörförbund har vänt sig mot att förslaget gör det svårt att minska försäkringskostnaderna genom kanalisering av ansvaret till en part på bortfraktarsidan, något som f. n. sker genom olika former av regressöverenskommelser mellan kontraherande och verkställande redare. Liksom hovrätten för Västra Sverige betonar förbundet, att förslaget inte löser problemet att i vissa sammanhang utpeka bortfraktaren och tillfogar, att man här kan stå inför ett "formulärrättsligt" problem, nämligen om man skall tillerkänna klausuler, som kvalificerar själva den grundläggande egenskapen som förmedlare eller fraktförare, full rättsverkan enligt deras lydelse. Enligt förbundets mening kan denna fråga knappast lösas genom lagstiftning av förevarande slag.

Jag finner för min del det vara en rimlig huvudregel att en bortfraktare, som anlitar annan för den befordran han åtagit sig att utföra, för-

blir bunden vid sitt transportansvar. Detta bör gälla även om konossementet utfärdas av befälhavaren på det fartyg med vilket befordringen utförs. Om dessutom den verkställande redaren åläggs ett transportansvar kommer frågan om identifiering av bortfraktaren, som vållade speciella problem i Lulumålet, att sakna betydelse i ansvarshänseende. En sådan ordning kan f. ö. komma att i viss mån återverka på bedömningen av om konossementet skall anses utfärdat också på den redares vägnar som har slutit avtalet med befraktaren. Ty om han under alla förhållanden står transportansvar i förhållande till mottagaren, måste det komma att ligga betydligt närmare till hands än hittills att räkna med bemyndigande för det av honom anlitade fartygets befälhavare att utfärda konossement på hans vägnar.

Med anledning av den tveksamhet som några remissinstanser uttalat om lämpligheten att ålägga den avtalsslutande redaren ett tvingande ansvar, när befordran utförs av en annan redare, och att man bör avvakta den internationella utvecklingen vill jag framhålla följande. Av de hittills hållna överläggningarna i UNCITRAL att döma torde det råda internationell enighet om att den avtalsslutande och verkställande redaren båda skall bära ett tvingande ansvar. Den enda punkt som varit föremål för olika synpunkter är om undantag bör göras från denna huvudregel vid en från början avtalad genomgångsbefordran. Jag finner därför inte att det finns något skäl att vänta med att införa den av kommittén föreslagna huvudregeln om den avtalsslutande fraktförarens ansvarighet.

Jag ansluter mig också till förslaget att förbehåll om frihet från ansvar för godset, medan det är i annan fraktförarens vård, skall vara tillåtet när omlastning från början har varit förutsatt, dvs. när det har varit särskilt avtalat eller eljest klart framgår av omständigheterna att parterna avsett att omlastning skall äga rum. Som jag nyss nämnde har det i UNCITRAL varit en kontroversiell fråga hur ansvarigheten bör regleras i dessa fall. Man kan således inte förutsäga vad en blivande konvention kan komma att innehålla på denna punkt och det kan i en framtid bli aktuellt att revidera lagstiftningen i denna del. Tills vidare bör emellertid den av kommittén föreslagna lösningen godtas. Den får nämligen anses motsvara ett kommersiellt behov av genomgångskonossement, dvs. ett konossement som täcker hela befordringen. I avsaknad av en bestämmelse om möjlighet till förbehåll om ansvarsbefrielse i dessa fall kan annars den situationen inträffa att redare ibland inte anser sig kunna utställa genomgångskonossement utan i stället utställer konossement endast avseende befordran fram till den hamn där omlastning skall ske.

För det fall att bortfraktaren enligt huvudregeln skall vara ansvarig för hela befordringen och denna delvis utförs med annat transportmedel än fartyg uppstår, som kommittén också varit inne på, problemet att avgöra enligt vilka regler bortfraktarens fortsatta ansvarig-

het skall bestämmas. Detta problem berör egentligen inte genomgångs-transporter — som enligt modern transporträttslig terminologi endast omfattar efter varandra följande transporter med samma slags transportmedel, t. ex. vid omlastning från oceantransport till fortsatt transport på inre vattenväg — utan frågan om s. k. kombinerade transporter. Det kan därför inte få sin slutliga lösning förrän lagstiftaren tar ställning till ansvarighetsfrågorna vid kombinerade transporter. Detta bör i sin tur om möjligt ske först på grundval av en internationellt godtagen lösning. I detta sammanhang bör man enligt min mening lämpligen inskränka sig till att helt enkelt förlänga den sjörättsliga ansvarigheten till bestämmelseorten och tillämpa den i den mån det låter sig göra. Det blir uppenbarligen därvid nödvändigt att företa vissa jämkningar i den sjörättsliga ansvarigheten, eftersom t. ex. det nautiska felet inte gärna kan tillämpas utom ramen för sjötransportledet. Detsamma gäller undantaget för brand, som visserligen skulle kunna tillämpas vid vad slags transport som helst men som likväl har fått sin specifikt sjörättsliga prägel av att ingå som ett viktigt led i den kompromiss mellan befraktar- och bortfraktarintressen som Haagreglerna utgör. Det blir följaktligen i själva verket fråga om att utom sjötransportledets ram tillämpa ett bortfraktarens presumtionsansvar enligt huvudregeln. Bortfraktaren får därvid tänkas insatt i den andre fraktförarens ställe så att man t. ex. kan bestämma den krets av medhjälpare för vilka bortfraktaren skall svara med utgångspunkt från den utförande fraktföraren. Denne och hans folk får därvid anses vara bortfraktarens folk, för vars handlingar han således är ansvarig. Däremot är det inte möjligt att inom ramen för SjöL reglera frågan om den verkställande fraktförarens eventuella ansvar gentemot befraktaren eller innehavaren av konossementet, när befordran utförs med annat transportmedel än fartyg. Denna fråga får i stället bedömas enligt de regler som gäller för transportsättet i fråga. Efter dessa riktlinjer torde problemet kunna få sin närmare lösning i rättstillämpningen.⁷

För det fall att en bortfraktare helt eller delvis låter annan utföra befordringen och denna utförs med fartyg bör emellertid särskilda regler ges i SjöL. Att en verkställande redare solidariskt med bortfraktaren och enligt samma regler som denne bär transportansvar för sin del av transporten finner jag liksom kommittén vara en rimlig lösning. Om den verkställande redaren betraktades enbart som medhjälpare till den avtalsslutande bortfraktaren, skulle det kunna leda till att fullt transportansvar kanske inte kunde utkrävas av honom utan endast ett skadeståndsansvar på utomobligatorisk grund. Men är han själv redare, bör han enligt min mening också stå ansvar som sådan. De försäkringsmässiga svårigheter som framhållits under remissbehandlingen behöver inte vara oöverkomliga. Den som uppträder som redare torde normalt

⁷ Jfr Grönfors, Successiva transporter s. 217.

själv ha en ansvarsförsäkring som täcker transportansvar av förevarande slag. Den verkställande redarens anställda och andra medhjälpare bör ha samma rätt som den avtalsslutande redarens anställda och medhjälpare att åberopa regler om ansvarsfrihet och ansvarsbegränsning som redaren har. Vidare bör samtliga nu ifrågavarande personers ansvarighet vara gemensamt begränsad.

3.4.3 Bortfraktarens medhjälpare

I princip svarar bortfraktaren enligt både SjöL och KonL för fel eller försummelse som hans anställda och andra medhjälpare gör sig skyldiga till under arbete i fartygets tjänst. Ansvarsfriheten för nautiskt fel av ombordanställd eller lots och för brand som vållats av bortfraktarens folk utgör dock ett undantag från huvudregeln. I den mån ansvar kan utkrävas av bortfraktarens medhjälpare enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler kan dessa således enligt nu gällande rätt tänkas bli ålagda ansvarighet också i situationer där bortfraktaren själv går fri från ansvarighet. Förhållandet har gett upphov till speciella avtalsklausuler, som tillerkänner bortfraktarens folk samma rätt till ansvarsfrihet och ansvarsbegränsning som han själv har. Dessa klausuler kallas Himalayaklausuler efter ett engelskt rättsfall rörande ett fartyg benämnt Himalaya. En uttrycklig regel som svarar mot innehållet i dessa klausuler har upptagits i konventionen genom Visbyreglerna. Där föreskrivs också att det sammanlagda beloppet av de skadestånd bortfraktaren och hans folk kan förpliktas utge skall rymmas inom den ansvarsbegränsning som gäller för bortfraktaren. I bestämmelsen görs dock undantag för självständiga medhjälpare, t. ex. stuvare.

Kommittén har påpekat att omfattningen av den krets av medhjälpare för vilken bortfraktaren svarar endast kan bestämmas med hjälp av nationell rätt. SjöL föreskriver ett långtgående principalansvar, som även omfattar tvångslots. Kommittén antar, att det också sträcker sig till s. k. självständiga medhjälpare. Kommittén har anfört, att Visbyreglernas Himalayabestämmelse har förebild i andra internationella konventioner och erinrar om att undantaget för självständiga medhjälpare finns i den engelska texten — som i Visbyreglerna till skillnad från Haagreglerna har samma vitsord som den franska texten — medan det torde få tolkas in i den franska textens uttryck "préposé". Kommittén har förutsatt att konventionens undantag inte binder den nationelle lagstiftaren så att denne skulle vara betagen möjlighet att ge även självständiga medhjälpare de ansvarsförmåner som det här är fråga om. Enligt vad kommittén upplyser har nordisk enighet uppnåtts om att inbegripa självständiga medhjälpare i den krets som skall åtnjuta samma ansvarighet som bortfraktaren.

Under remissbehandlingen har Svea hovrätt och hovrätten för Västra Sverige ifrågasatt om den föreslagna utvidgningen av Himalayabestäm-

melsen är tillåten enligt konventionen. Svea hovrätt har dessutom pekat på nödvändigheten av samordning mellan den föreslagna regeln och skadeståndslagen (1972: 207).

Frågan i vilken utsträckning bortfraktarens arbetstagare kan åläggas ersättningsansvar för skada som de vållat genom fel eller försummelse i tjänsten besvaras ej av sjörätten utan av skadeståndslagen (1972: 207). Arbetstagararen är enligt dess föreskrift ansvarig endast i den mån synnerliga skäl talar för att ansvar utkrävs av honom. Någon ändring i detta åstadkommes inte med en Himalayabestämmelse. Ty en sådan syftar inte till att garantera den skadelidande ersättning av skadevällaren inom ramen för transportansvarets system. Den avser i stället att förhindra den tänkbara situationen att bortfraktarens konventionsförmåner berövas honom på en omväg över hans medhjälpare. Det har nämligen förekommit att ersättningsskyldig skadevällare med framgång vänt sig mot bortfraktaren i hans egenskap av arbetsgivare med krav på täckning för ersättningsanspråket utom ramen för transportansvaret.

Himalayabestämmelsen kan inte lämnas utanför konventionslagstiftningen. Med den svenska skadeståndsrätten som bakgrund blir dess verkan ganska begränsad. Men SjöL skall kunna tillämpas också av främmande domstolar utan svensk bakgrunds rätt. Därtill kommer att en reglering som omfattar självständiga medhjälpare måste få praktisk betydelse även hos oss. Det har under remissbehandlingen diskuterats om en konventionsstat kan utvidga Visbyreglernas Himalayabestämmelse till att avse också självständiga medhjälpare. Bestämmelsen hör dock inte till konventionssystemets bärande konstruktion. Balansen mellan bortfraktare och befraktare rubbas knappast och klausulen torde inte påverka konossementets användbarhet som omsättningsbart transportdokument. Den omständigheten att man i vissa länder önskar behålla möjligheten att ålägga t. ex. stuveriarbetare ett obegränsat ansvar kan inte hindra att man i andra länder inför bestämmelser som ger självständiga medhjälpare samma skydd som andra medhjälpare. Jag anser därför att konventionsstaterna måste anses ha frihet härvidlag. Någon principiell nyhet är det inte heller att Himalayabestämmelsen får omfatta även självständiga medhjälpare. De Himalayabestämmelser som finns i passagerar- och resgodskonventionerna gör ej undantag för dem. Jag ansluter mig därför till kommittéförslaget även på denna punkt.

3.4.4 Konossementsansvaret

KonL:s föreskrifter om konossement innebär att konossementet skall innehålla vissa minimiuppgifter rörande godset. Först och främst skall med ledning av avlastarens uppgifter föras in uppgift om godsets märkning och kolli- eller stycketal resp. mått eller vikt. På grundval av iakttagelser vid mottagandet skall också föras in uppgift om godsets synliga tillstånd.

Bortfraktaren har formellt möjlighet att i fråga om godset utelämna, dels uppgifter vars riktighet han har skäl att betvivla, dels uppgifter som han inte rimligen kunnat kontrollera. Han anses likväl inte ha rätt att utelämna uppgifter av detta slag. För att inte beröva konossementet dess omsättningsbarhet anses han i stället böra föra in dem med reservation. Förbehåll beträffande godsuppgift som rimligen kunnat kontrolleras har på den andra sidan fränkänts giltighet gentemot tredje man i svensk rättstillämpning (jfr NJA 1949 s. 449 I). Även reservation går emellertid ut över konossementets omsättningsvärde, framför allt om konossementet skall omsättas genom remburs. Och i praktiken går det ofta till så att bortfraktaren för in de föreskrivna uppgifterna om godset utan någon reservation, mot förbindelse — s. k. backletter eller indemnitetsförklaring — från avlastaren att hålla bortfraktaren skadeslös om han nödgas utge ersättning med anledning av att konossementets godsbeskrivning inte stämmer med verkligheten (jfr 163 § SjöL och prop. 1966: 145 s. 186, 193 och 204).

Haagreglerna lägger inte på bortfraktaren något omedelbart ansvar för oriktiga uppgifter om godset i konossementet. Men ett konossement skall utgöra s. k. primafaciebevis att godset mottagits såsom det beskrivits i konossementet, dvs. detta förhållande presumeras tills motsatsen bevisats. I anglosaxisk rätt, som utgör konventionens egentliga bakgrund, är bortfraktarens möjligheter att föra sådan motbevisning begränsad på olika sätt, bl. a. genom vissa till formen processrättsliga regler som brukar sammanfattas under uttrycket "Doctrine of Estoppel". Verkan av dem blir att bortfraktaren i viss utsträckning får bära ett indirekt ansvar för godsuppgifterna i konossementet och att det ansvaret behandlas som ett transportansvar. Skandinavisk rätt, som inte känner motsvarighet till dessa estoppel-regler, har i stället kombinerat konventionens bevisregel med ett på undersöknings- och upplysningsplikt för bortfraktaren byggt ansvar för riktigheten av konossementets uppgifter rörande godset.

Enligt regler i SjöL är bortfraktaren ansvarig för att godsbeskrivningen i konossementet är riktig, såvida inte mottagaren måst inse att uppgiftens riktighet ej undersökts av bortfraktaren eller uppgiften förenats med förbehåll som visar att undersökning inte företagits. Sådant förbehåll är emellertid inte tillräckligt i fråga om uppgift vars oriktighet bortfraktaren insett eller kunnat inse med vanlig uppmärksamhet. I dessa fall måste konossementet förses med uttrycklig anmärkning om oriktigheten för att bortfraktaren skall gå fri från ansvarighet. Reservationsrätten torde i praktiken utnyttjas så flitigt att bortfraktarens uppgiftsansvar enligt SjöL på det hela taget blir ett ansvar för försummad upplysningsplikt.

I svensk rättstillämpning har ett uppgiftsansvar av det slag jag här angivit erkänts även i fråga om konossement som faller under KonL.

Det är omtvistat huruvida praxis därvid utgått från SjöL:s regler såsom kompletterande KonL, från allmänna svenska rättsgrundsatser eller möjligen från konventionens förbud mot ansvarsinskränkande förbehåll. Väsentligt är emellertid att uppgiftsansvaret faller utom ramen för konventionens transportansvar och därför bl. a. ej är underkastat samma beloppsbegränsning som detta.

En av de viktigaste ändringar som Visbyreglerna medför i konventionen är den att konossementets bevisverkan "prima facie" förstärks så att godsbeskrivningen över huvud taget inte får motbevisas gentemot tredje man, som förvärvat konossementet i god tro.

Konossementsreglerna i SjöL är formade med det s. k. ombordkonossementet för ögonen, dvs. det konossement som utfärdas när godset har lastats på fartyget. Enligt en särskild föreskrift skall dessa regler i tillämpliga delar också gälla s. k. mottagningskonossement, en handling som utfärdas före lastningen t. ex. då godset avlämnats i en terminal. Mottagningskonossement måste återlämnas om ombordkonossement utfärdas.

Kommittén har till en början funnit, att det saknas anledning att upprätthålla den nuvarande skillnaden mellan mottagningskonossement och ombordkonossement. Eftersom Haagreglerna ej heller syftar till sådan skillnad, föreslår kommittén att reglerna i ämnet blir gemensamma. Jag biträder detta förslag.

I fråga om konossementets bevisverkan och ansvaret för oriktiga uppgifter i konossementet erinrar kommittén om att under 1930-talets sjölagstiftning starka betänkligheter restes mot att godta konventionens regel om konossementets bevisverkan "prima facie" redan med anledning av dess oklarhet och att den därför endast togs upp i KonL. Några praktiska olägenheter har enligt kommittén knappast förports på grund av denna föreskrift i KonL. Kommittén har tillfogat, att detta måhända beror på att den kompletterats av SjöL:s bestämmelser om bortfraktarens uppgiftsansvar. Kommittén har vidare erinrat om den bevisverkan som ett omsatt konossement skall ha enligt Visbyreglerna. Ehuru även denna regel lider av oklarhet och det dessutom kan ifrågasättas om den inte leder för långt till bortfraktarens nackdel, har kommittén ansett att den utjämnar skillnaden mellan konossementets rättsverkan enligt gällande nordisk rätt och den som konventionen förutsätter. Kommittén har funnit, att den nya bevisregeln utan olägenhet kan infogas i SjöL och kommit till att konventionens ståndpunkt kan bli gällande även i fråga om andra uppgifter rörande godset än dem som konventionen föreskriver; jfr 151 och 152 §§ SjöL.

Bortfraktarens uppgiftsansvar är enligt kommittén motiverat av samma skäl som hans transportansvar, nämligen önskemål att höja konossementets omsättningsvärde. Kommittén har uttalat, att behovet av ett uppgiftsansvar kan ifrågasättas, i vart fall om transportansvaret för-

stärkts genom t. ex. ansvar för nautiskt fel. Det finns inte någon särskild regel i SjöL om den rätt till skadestånd som kan tillkomma konossementsinnehavaren på grund av att uppgifter i konossementet är oriktiga. Men kommittén har erinrat om att en sådan rätt erkänts i rätts-tillämpningen. Kommittén har upplyst, att den vid nordiska överläggningar har fört fram tanken på en allmän regel om ersättningsskyldighet för bortfraktaren gentemot konossementsinnehavaren för sådana oriktiga eller ofullständiga uppgifter som han inte reserverat sig mot eller gjort till föremål för särskild anmärkning. De övriga nordiska sjölagskommittéerna ställde sig emellertid avvisande till detta. Dessa har i stället funnit det naturligt att helt upphäva det särskilda ansvaret för konossementsuppgifterna och i stället lita till konventionsregleringen i fråga om transportansvaret. Detta skulle visserligen ej utesluta att ansvar kan utkrävas för oriktiga uppgifter med stöd av allmänna rättsgrundsatser, eventuellt med analog tillämpning av lagen (1936: 81) om skuldebrev. Men ett sådant ansvar torde enligt kommittén förutsätta grovt fel på bortfraktarens sida.

Kommittén har funnit det angeläget att bevara den nordiska rättslikheten i denna del och så mycket mer kunnat ansluta sig till den lösning de övriga kommittéerna föredragit som den praktiska betydelsen av ett särskilt uppgiftsansvar syntts kommittén vara ringa. Kommittéförslaget går alltså ut på att avskära bortfraktaren från rätten att gentemot tredje man, som förvärvat konossementet i god tro, motbevisa godsbeskrivningens riktighet. För uppgift vars oriktighet han bort inse skall han enligt kommitténs förslag alltjämt svara, om han inte försett konossementet med uttrycklig anmärkning om oriktigheten. Förbudet mot motbevisning föreslås få motsvarande tillämpning i fråga om sådan skada på godset eller brist i dess förpackning som bortfraktaren uttrönt eller bort utröna men ej anmärkt i konossementet.

Under remissbehandlingen har viss kritik uttalats mot att uppgiftsansvaret helt ersätts av ett transportansvar. Svea hovrätt har medgett att förslaget bidrar till internationell enhetlighet men anser att övervägande skäl talar för att uppgiftsansvar bevaras i inrikes fart. Att ansvar för oriktiga uppgifter likväl skall kunna utkrävas, enligt kommitténs mening med stöd av allmänna rättsgrundsatser, anser hovrätten visa att uppgiftsansvaret efterlämnar ett tomrum som behöver fyllas av en särskild regel. I praktiken torde förslaget inte ändra rättsläget på något avgörande sätt, menar hovrätten. Ändringen består i stället i att uttryckliga regler i SjöL tas bort och får ersättas av allmänna rättsgrundsatser. Hovrätten för Västra Sverige är på i stort sätt motsvarande skäl böjd att avstyrka att uppgiftsansvaret utmönstras. Stockholms tingsrätt har påpekat, att bortfraktaren trots allt måste kunna motbevisa konossementsuppgifterna som ett led i bevisning rörande tredje mans brist

på god tro. Svenska bankföreningen har uttalat sin tillfredsställelse över att konossementets bevisverkan stärks.

Den omsorg om konossementets bevisverkan som konventionsförfattare och lagstiftare ådagalagt genom Haagreglerna, Visbyreglerna och nationell konventionslagstiftning i ämnet bottnar i den internationella handelns behov av ett omsättningsbart sjötransportdokument som representerar godset. Samma syfte har de nordiska sjölagsreglerna om bortfraktarens ansvar för konossementsuppgifterna. Säljare och köpare behöver ett dokument som kan utnyttjas vid banktransaktioner, t. ex. betalning i remburs. Köprätten kompletterar bilden med regler som förutsätter att köparen under givna förutsättningar — bl. a. att konossementet innehåller vissa upplysningar av köprättslig betydelse — betalar mot konossement utan att invänta godsets ankomst till bestämmelseorten. Visar det sig i sådana fall efter godsets framkomst att det ej är i kontraktsgillt skick eller att det kommit för sent ombord eller för sent till lossningsorten, kan konossementsförvärvaren visserligen utöva köprättsliga befogenheter utan hinder av att han betalt köpeskillingen och således tänkas ha rätt att avvisa leveransen och häva köpet. Men det är uppenbart, att denna rätt kan vara ganska svår att göra gällande när köpesumman har betalats. Detta gäller särskilt vid internationella köp bl. a. därför att krav mot säljaren i regel måste göras gällande i säljarens hemland. Från praktiska utgångspunkter är det oftast lättare för köparen att hålla sig till transportören, särskilt med hänsyn till möjligheterna att göra fartyget till föremål för tvångsåtgärder.

Mot denna bakgrund är det tydligt att det finns ett starkt behov av att kunna lita på konossementets olika uppgifter om godset, bl. a. när och hur det mottagits och lastats. KonL och SjöL innehåller, såväl som kommittéförslaget, regler som syftar till att tillförsäkra konossementet ett innehåll som säljare och köpare har behov av för sin transaktion. Som tidigare nämnts innebär SjöL att bortfraktaren ålagts ett ansvar för försummad undersöknings- och upplysningsplikt. Haag-Visbyreglerna använder en annan metod, nämligen att ge uppgifterna, såvitt de beskriver godset, verkan av exklusivt bevis att godset mottagits såsom denna beskrivning visar, sedan konossementet förvärvats av tredje man i god tro. Ehuru dessa reglers syften till stor del sammanfaller, kan ett par särdrag urskiljas.

Att upprätthålla konossementets bevisverkan med den stränghet Haag-Visbyreglerna föreskriver innebär att, om godset inte motsvarar konossementets beskrivning, mottagaren kan hålla bortfraktaren ansvarig därför som om avvikelserna har sin grund i dennes bristande vård om godset, vare sig detta överensstämmer med verkligheten eller ej. Detta innebär alltså i vissa fall att ett indirekt uppgiftsansvar kan utkrävas i form av fingerat transportansvar. Ansvarigheten följer då helt reglerna

om transportansvaret vilket bl. a. innebär att bortfraktaren kan göra gällande begränsningsrätt.

Ett särskilt ansvar för att konossementet förses med riktiga uppgifter om godset innebär, att mottagaren kan kräva ersättning för den skada han lider genom att han löser in konossementet, ehuru han med insikt om det verkliga läget kunnat vägra detta och hålla köpeskillingen inne eller kräva prisnedsättning. Ett sådant direkt uppgiftsansvar för bortfraktaren står i själva verket så nära säljarens ansvar för kontraktens enligt leverans att det kan sägas i viss mån konkurrera med detta. Så har det också uppfattats i nordisk rättstillämpning (jfr ND 1949 s. 34). På motsvarande sätt får det ansvar betraktas som bortfraktaren enligt allmänna regler torde stå för att annan för köparen väsentlig konossementsuppgift, t. ex. tidpunkten för lastningen, är riktigt angiven. Den skada det här är fråga om får beräknas med utgångspunkt i köpeskillingen och inte, som vid verklig eller fingerad transportskada, med utgångspunkt i godsets värde på bestämmelseorten, något som kan få praktisk betydelse vid prisändringar på marknaden där (jfr ND 1969 s. 105). Ansvaret är inte heller såsom transportansvaret begränsat till visst belopp.

I förhållande till nuvarande ordning — som upprätthåller konossementets tillförlitlighet med en kombination av uppgifts- och transportansvar, varvid de båda ansvarsformerna delvis täcker varandra — innefattar kommittéförslaget främst den ändringen att sanktionen mot oriktig godsbeskrivning i ett omsatt konossement väsentligen skall utgöras av transportansvar och att det särskilda uppgiftsansvaret ersätts av det ansvar som därvidlag kan föreligga på grund av allmänna rättsgrundsatser.

Det är, som jag ser det, inte givet att ett förstärkt, i vissa fall fingerat transportansvar är den mest ändamålsenliga lösningen på problemet att befästa handelns tillit till konossementet. Jag har redan varit inne på att inlösning av konossementet i förlitan på dess vederhäftighet kan ge upphov till annan förmögenhetsskada än sådan som transportansvaret är utformat för. Men genom Visbyreglerna har man för konventionens del föredragit att via konossementets bevisverkan lösa problemet med hjälp av transportansvarsreglerna. Tillträde till Visbyreglerna förutsätter alltså, att denna metod godtas. För min del finner jag inte heller skäl att begränsa lösningens giltighet till utrikes fart, vilket förespråkats under remissbehandlingen.

Emellertid kan det ifrågasättas om ej ett visst utrymme likväl återstår för att ålägga bortfraktaren ett direkt ansvar för att konossementsinnehållet är korrekt. Konventionen kan inte betraktas som uttömmande härvidlag och hindrar således inte att dess regler i nationell rätt kompletteras med regler om uppgiftsansvar. Inom ramen för det rättsförhållande mellan bortfraktaren och mottagaren som konossementet ger

upphov till, torde bortfraktaren i brist på specialreglering av den typ SjöL nu innehåller likväl komma att få svara för att konossementet inte blir vilseledande för mottagaren, ett ansvar som rimligen förutsätter att bortfraktaren insett eller — med iakttagande av den aktsamhet som rättsförhållandets art motiverar — bort inse att mottagaren kunde bli vilseledd genom att lita på konossementet i det skick vari bortfraktaren utfärdat det. Vidare är det uppenbart, att hanteringen av konossementsuppgifterna kan innefatta osant intygande eller annan oredlighet och ge upphov till ersättningsansvar på den grunden. Det torde vara uppgiftsansvar av här skisserat slag som åsyftats med kommitténs hänvisning till allmänna rättsgrundsatser. Ett sådant ansvar faller utom konventionens ram och kan då inte bli underkastat den begränsning och andra för bortfraktaren förmånliga inskränkningar som gäller för transportansvar. Det får antas att liknande ansvar skall kunna utkrävas vid sidan av transportansvaret även enligt andra länders rättsordningar. Det torde bl. a. kunna tänkas bli fallet enligt amerikansk, brittisk och holländsk rätt. I fransk rätt finns en uttrycklig regel som föreskriver ett sådant ansvar.

Det är enligt min mening mest ändamålsenligt att bortfraktarens direkta ansvar för konossementsuppgifterna, sådant jag här framställt det, slås fast genom uttrycklig lagregel. Därigenom undgås den relativa osäkerhet som det skulle innebära att helt överlämna frågan till praxis. Vid de nordiska departementsöverläggningarna i ämnet har enighet uppnåtts om en sådan lagregel och jag förordar därför den lösningen.

3.4.5 De tvingande reglernas tillämplighet

KonL lägger ett *tvingande transportansvar* på bortfraktaren från lastning till lossning vid sådan sjötransport av gods enligt konossement som hos oss ansetts konventionsbunden. Däckslast och levande djur faller ej under tvingande transportansvar. Ett tvingande transportansvar lägger också SjöL på bortfraktaren för all sjötransport av gods — oavsett om konossement utfärdats eller ej — i inrikes fart eller i fart mellan Sverige och Danmark, Finland eller Norge. I annan utrikes fart, däri inbegripet fart från icke-konventionsstat till Sverige, råder avtalsfrihet såvitt svensk rätt är tillämplig.

Kommittén har erinrat om att den tvingande ansvarsregleringen i KonL och de på konventionen grundade reglerna i SjöL har sin grund i olägenheterna av de allmänna och långtgående ansvarsfriskrivningar som förr i tiden förekom i konossement eller fraktavtal. De nordiska kommittéerna har enats om att den tvingande ordningen för internordisk fart liksom hittills bör gälla även för befordran, som sker utan att konossement utfärdats och som således faller utanför konventionens tillämpningsområde.

De nordiska kommittéerna har enats om att till konventionslagreglerna

rörande konossement foga uttryckliga föreskrifter om reglernas tillämplighet. Dessa föreskrifter innebär enligt kommittéförslaget, att de regler i sjölagsförslaget som motsvarar Haag-Visbyreglerna i princip inte får åsidosättas till avlastares eller befraktares nackdel vid befordran enligt konossement. Undantag föreslås för tiden före lastningens början och efter lossningens slut och för levande djur och för gods, som i fraktavtalet angivits som lastat på däck och som befordras på det sättet. Även reglerna om ansvarighet vid underbortfraktning föreslås bli tvingande men med visst undantag för genomgångsbefordran; jfr i det föregående (avsnitt 3.4.2). I inrikes och internordisk fart skall reglerna vara tvingande även för befordran utan konossement.

Varken KonL eller SjöL löser frågan *vilket lands lag som skall tillämpas* på viss befordran. Såvitt gäller SjöL framgår emellertid av motiven att man förutsatt att dess bestämmelser skulle tillämpas bara om enligt allmänna internationellt-privaträttsliga regler svensk lag var tillämplig. När det gäller KonL saknas svenska motivuttalanden på denna punkt. Enligt förarbetena till den norska konossementslagen avsåg man emellertid att den norska lagstiftningen skulle tillämpas inte bara vid befordran från Norge utan också vid befordran från annan konventionsstat till Norge.

Tidigare har det enligt kommittén inte varit vanligt att i nordisk sjölagstiftning fastställa normer för lagreglernas tillämplighet i förhållande till främmande rätt. Regler om lagstiftningens tillämplighet finns emellertid numera, enligt vad kommittén påpekat, i de lagregler som genom 1964 års sjölagsändringar infördes på grundval av 1957 års internationella konvention om redaransvarets begränsning. Kommittén har tillagt, att detsamma gäller de förslag om lagstiftning angående sjöpant rätt m. m. och befordran av passagerare och resgods som kommittén har avlämnat.

I den mån främmande rätt är tillämplig på befordran enligt konossement skall enligt kommittéförslaget antingen konventionen eller på densamma grundad lagstiftning tillämpas om konossementet är utfärdat i Sverige eller annan konventionsstat, om befordringen äger rum från Sverige eller annan konventionsstat, om befordringen äger rum till hamn i Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller om konossementet föreskriver att Haag-Visbyreglerna eller på dem grundad lagstiftning skall gälla för avtalet. Förbehåll föreslås för de fall då KonL skall tillämpas, dvs. i de lägen Sverige — till följd av att Haagreglerna alltjämt gäller — har folkrättslig skyldighet att tillämpa Haagreglerna i stället för Haag-Visbyreglerna.

Den vidsträckta tillämpligheten för tvingande lagregler har under remsbehandlingen hälsats med tillfredsställelse av Svenska bankföreningen medan Sveriges advokatsamfund och Sjärrättsföreningen i Göteborg ifrågasatt behovet av tvingande reglering av inrikes och internordisk

certepartifart. I övrigt har remissbehandlingen endast gett upphov till en del redaktionella erinringar.

Jag vill till en början ansluta mig till förslaget att den inrikes och internordiska farten skall vara underkastad tvingande regler. Det kan naturligtvis ifrågasättas om detta behöver gälla annan befordran än sådan som sker enligt konossement. Men inrikes och internordisk certepartifart är redan i dag underkastad tvingande regler om transportansvar m. m. och det har inte anförts några skäl för en ändring därvidlag. Vad beträffar utrikes fart i övrigt har inte föreslagits tvingande regler rörande befordran enligt certeparti. Jag godtar detta. Den internationella certepartifarten är sedan gammalt ej underkastad tvingande regler. I den mån sådana skulle vara motiverade, bör de grundas på internationellt godtagna normer för sådan fart. Framtiden får utvisa om arbetet inom UNCTAD, där frågan har aktualiserats, kommer att leda till sådana normer. Den utrikes konossementsfarten måste emellertid vara underkastad tvingande konventionslagregler i den mån den faller under Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde. Jag erinrar om att KonL alltjämt skall vara tillämplig vid sidan av SjöL i den utsträckning som detta är nödvändigt på grund av våra folkrättsliga förpliktelser i förhållande till de stater som erkänner Haagreglerna men ej Haag-Visbyreglerna (jfr 3.1).

Som kommittén föreslagit och konventionen medger bör vissa undantag göras från den tvingande regleringen. Bortfraktaren bör sålunda ha rätt att förbehålla sig frihet från ansvar för levande djur och däckslast. Han bör dessutom ha rätt att förbehålla sig ansvarsfrihet för tiden före lastningen och efter lossningen. Det bör, som jag redan tidigare förordat (jfr 3.4.1.3), under vissa förutsättningar gälla även vid lossning för fortsatt befordran med annat fartyg eller annat transportmedel. Kravet på förbehåll om ansvarsfrihet innebär, att ett dispositivt ansvar föreskrivs för tiden före lastning och efter lossning, dvs. för tid som ej omfattas av Haag-Visbyreglerna och som alltså står öppen för nationell reglering. Den närmare avgränsningen mellan dispositiv och tvingande ansvarsperiod torde få överlämnas åt rättstillämpningen, som redan berört dessa frågor (jfr NJA 1951 s. 130, 1952 s. 12 och 1956 s. 274; se också SvJT 1969 s. 16 not 18).

Vid de nordiska departementsöverläggningarna har diskuterats om domstolarna i de nordiska länderna alltid skall tillämpa konventionens tvingande regler såsom de har återgivits i det egna landets sjölag (lex fori) eller om de, på grundval av vissa i lagen preciserade internationellt privaträttsliga regler, ibland skall använda de tvingande reglerna sådana de återgivits i annan konventionsstats lagstiftning. Enligt den senare lösningen skulle svensk domstol tillämpa reglerna i SjöL bara när konossementet utställts i Sverige eller befordringen sker från icke-konventionsstat till Sverige eller annat nordiskt land. I övriga fall skulle hu-

vudregeln vara att domstolen tillämpar konventionslagstiftningen i den konventionsstat där konossementet utställts. Oavsett vilken lösning som valdes skulle bestämmelserna utformas så att man förhindrade att icke-konventionsstats lagstiftning kunde bli tillämplig på befordran som omfattades av Haag-Visbyreglerna (art. 10).

Gemensamt för båda lösningarna är att svensk (dansk, finsk eller norsk) lag är tillämplig på befordran enligt konossement från icke-konventionsstat till ett nordiskt land samt att partshänvisning genom paramountklausul till annan stats konventionslagstiftning respekteras. Vad frågan gäller är om domstolen skall tillämpa det egna landets lag, när konossementet har utställts i annat konventionsland, eller om lagstiftningen i detta land skall tillämpas.

För den förra lösningen (lex fori-lösningen) talar väsentligen att reservation mot konventionen inte är tillåten samt att reglerna i de olika konventionsstaterna därför får antas vara i allt väsentligt överensstämmande, låt vara att vissa skiljaktigheter i tillämpningen kan förekomma. Det kan ifrågasättas om det i detta läge är motiverat att ålägga domstolar och parter skyldigheten att undersöka var och hur motsvarande regler återfinns i annan konventionsstats lag och vilken tolkning som i rättspraxis getts åt dessa regler, något som medför besvär och ökade kostnader. Talan väcks i stor utsträckning vid domstol i det land, till vilken befordringen sker. Skall domstolarna tillämpa lagen i den konventionsstat där konossementet utfärdats kommer detta således i praktiken att medföra att domstolarna i flertalet fall, där konossementet inte innehåller en paramountklausul, kommer att bli tvungna att tillämpa främmande lag. Härtill kommer de uppenbara riskerna för att domstolarna tillämpar den främmande rätten felaktigt på grund av att de inte har tillräcklig information om denna rätts innehåll och hur den skall tolkas. I flertalet länder torde också domstolarna när det gäller konventionsbunden lagstiftning tillämpa lex fori. Det kan i sammanhanget nämnas att såväl de engelska som franska lagar som har antagits för att möjliggöra ratifikation av Haag-Visbyreglerna förutsätter att domstolarna tillämpar lex fori (för fransk del blir det fråga om direkt tillämpning av konventionen).

Som skäl för att tillämpa annan konventionsstats lagstiftning, när konossementet har utfärdats i sådan stat, kan åberopas att i synnerhet Haagreglerna enligt vad man vet har tolkats olika i konventionsstaterna. Med lex fori-lösningen skulle därför en tvist kunna komma att bedömas olika beroende på i vilket land talan väcks. Det skulle därför vara önskvärt att man i förväg vet vilket lands lag som blir tillämplig. Ett sådant resultat är emellertid bara möjligt att uppnå, om det i konventionen direkt föreskrivs att lagen i det land där konossementet utställts skall tillämpas. Som nämnts torde domstolarna i flertalet länder tillämpa lex fori. Någon enhetlighet uppnås alltså inte genom att de

nordiska länderna för sin del tillämpar lagen i det land, där konossementet utställts.

Ett annat skäl som kan åberopas för tillämpning av lagen i det land där konossementet utställts är att konventionen inte innehåller en uttömmande reglering av alla de frågor som en befordran under konossement kan ge upphov till. I frågor som faller utanför konventionsregleringen kan domstolen på grund av allmänna lagvalsregler bli tvungen att tillämpa utländsk lag. Det är dock önskvärt att samma lag tillämpas på alla frågor som rör befordringen. Å andra sidan torde konossement ofta innehålla allmänna lagvalsklausuler som hänvisar till annan lag än lagen i det land där konossementet utställts. T. ex. lär lagvalsklausuler som hänvisar till flaggans lag vara vanliga. Det kan också förekomma att konossementet innehåller en paramountklausul som hänvisar till Haag-Visbyreglerna samt en lagvalsklausul av innehåll att befordringen i övrigt är underkastad t. ex. flaggans lag. I samtliga dessa fall blir följden att man trots denna lösning inte uppnår det önskade resultatet att befordringen i sin helhet blir underkastad en och samma lag. Även i de fall där konossementet saknar lagvalsklausuler är det för övrigt tveksamt om allmänna internationellt-privaträttsliga regler i alla tillfällen leder till att lagen i det land, där konossementet utställts, skall tillämpas på frågor som inte regleras i konventionen.

Lex fori-lösningen tillämpas hos oss på andra områden inom transporträtten som är konventionsbundna. Denna princip har således valts i luftfartslagen och lagen om internationella vägtransporter. Den gäller också i fråga om redaransvarets begränsning. På svensk sida hade man av de skäl som förut har nämnts föredragit att tillämpa den också i detta sammanhang. Vid de nordiska departementsöverläggningarna lyckades man emellertid inte uppnå enighet härom utan stannade slutligen för den andra lösningen. Med hänsyn till önskvärdheten av en enhetlig nordisk reglering på denna punkt har jag ansett mig bör biträda detta. Jag har då särskilt beaktat att frågan är av mindre praktisk betydelse för sjötransporternas del, eftersom konossement i regel innehåller en paramountklausul, vilken under alla förhållanden bör respekteras. Den lösning som nu har valts torde dessutom bara bli temporär. I samband med att ställning skall tas till en eventuell ny konvention om godsbefordran får frågan övervägas på nytt, bl. a. i ljuset av hur den har lösts i andra länder.

För det fall att en paramountklausul hänvisar till konventionen själv och inte till viss konventionslag bör emellertid svensk lag tillämpas. Detta torde bäst överensstämma med Haag-Visbyreglernas syfte. Det är för övrigt inte likgiltigt om man tillämpar konventionens regler som del av avtalet eller som tvingande lag. Det visar sig vid konkurrens mellan konventionsreglerna, tillämpliga på grund av paramountklausul, och mot dessa stridande standardklausul i konossementsformuläret. I

svensk rättstillämpning har detta problem redan lösts så att paramount-klausulen slagit ut standardklausulen (jfr NJA 1951 s. 138). Genom en uttrycklig regel om att svensk lag skall tillämpas i dessa fall blir frågan ställd utom diskussion.

I fråga om den certepartifart som skall vara underkastad de tvingande reglerna, dvs. befordran inom landet eller mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige bör, i enlighet med vad som föreslås för konossementsfarten, tillämpas konventionslagreglerna i avgångslandet. Här om har uppnåtts nordisk enighet. Jag vill fästa uppmärksamheten vid att en sådan lösning bara gäller de frågor som konventionen reglerar och som skall vara underkastade tvingande lagregler, främst om transportansvaret och dess begränsning.

3.5 Passagerarbefordran

3.5.1 Bortfraktaren, passageraren och resgodset

Medan termen redare i nordisk rätt avser den som driver sjöfart med ett fartyg, eget eller annans, tar uttrycket *bortfraktare* — som efter tysk förebild infördes i svenskt juridiskt språkbruk genom 1891 års SjöL och f. ö. senare införts även i lufträtten — sikte på den som slutit avtal om befordran till sjöss av gods eller passagerare. I den betydelsen används uttrycket i SjöL men någon uttrycklig definition av bortfraktarbegreppet finns inte där f. n.⁸ I KonL har det fått sin uttryckliga reglering i enlighet med Haagreglernas definition, som dock helt ryms inom SjöL:s användning av termen.

Såväl 1961 och 1967 års konventioner som 1969 års Tokyoutkast innehåller definitioner av passagerarens medkontrahent. I 1961 års konvention anges sålunda att "carrier includes any of the following persons who enters into a contract of carriage: the shipowner, the charterer or the operator of the ship". Resgodskonventionen upptar samma definition och Tokyoutkastet bestämmer begreppet sålunda: "the shipowner, charterer or operator of the ship who has concluded a contract of carriage".

Uttrycket "shipowner" anses enligt kommittén i allmänhet svara mot både fartygsägare och redare medan "charterer" täcker hel- och delbefraktare. Med "operator" torde förstås den som driver fartyget, vilken uppenbarligen kan vara en annan än ägaren. Uttrycken "shipowner" och "operator" i förening svarar alltså, påpekar kommittén, ganska väl mot vårt redarbegrepp, om detta tas i sin mest vidsträckta bemärkelse.

Kommittén har i nordiskt samråd funnit att bortfraktarbegreppet i passagerarkapitlet bör definieras i så nära anslutning som möjligt till

⁸ Förslaget till nya regler om godsbefordran innehåller en definition av bortfraktarebegreppet; jfr 71 §.

den tolkning av konventionsregeln som förut antytts. Man bör alltså kunna tillämpa kapitlets bestämmelser på var och en som genom avtal åtar sig befordran av passagerare eller av passagerare och resgods. Det bör enligt kommitténs mening inte krävas, att han redan vid avtalsslutet förfogar över fartyg eller utrymme i fartyg. Naturligtvis omfattas även de fall då avtalet träffas genom mellanmans medverkan. I den mån gränsfall uppträder får det efter allmänna regler bedömas om avtalet slutits under medverkan av mellanman eller om den uppträdande handlat som självständig part tillägger kommittén.

Kommittén påpekar, att konventionsförfattarna ställt den avtalsslutande redaren i förgrunden och torde ha begränsat sig till att reglera sådan befordran som både kontraheras och utförs av en och samme redare. Emellertid bör den nationelle lagstiftaren enligt kommitténs mening inte undandra sig att ta klar ställning till vad som skall gälla, ifall befordringen utförs av annan än den kontraherande redaren. I modern passagerarbefordran är det nämligen mycket vanligt att åtminstone en del av befordringen, t. ex. återresa i färjetrafik mellan nordiska länder, utförs av annan redare med vilken den kontraherande redaren samseglar. Och den kontraherande redaren kan av olika skäl bli tvungen att anlita främmande tonnage för att uppfylla sitt transportåtagande. Kommittén framhåller, att passageraren bör kunna hålla sig till sin medkontrahent. Men mången gång kan det vara mer ändamålsenligt att han vänder sig mot den som utfört transporten. Hans kontrahent är kanske en svårantäffbar utländsk redare eller visar sig vara insolvent. Medkontrahenten kan också, erinrar kommittén, tänkas ha med laga verkan friskrivit sig från ansvarighet för befordran som utförs av annan. Därtill kommer den rent praktiska synpunkten att behövlig skadeutredning kräver den verkställande redarens medverkan. En ändamålsenlig ordning för befordringsansvaret bör följaktligen vara att, när kontraherande och verkställande redare är skilda personer, båda bär befordringsansvar i förhållande till passageraren och att detta ansvar bärs solidariskt. Något hinder mot denna lösning anser kommittén inte möta vare sig i Tokyoutkastet eller i passagerar- och resgods konventionerna. De nordiska kommittéerna har nått enighet om särskilda regler av den angivna innebörden.

För det fallet att annan än bortfraktaren helt eller delvis utför befordringen, föreslår kommittén därför samma regler som föreslås beträffande godsbefordran. Detta innebär till en början att den verkställande redaren i allt väsentligt bär samma ansvar för passageraren och hans resgods som bortfraktaren har och de blir solidariskt ansvariga gentemot passageraren. Vidare föreslås att bortfraktaren skall kunna förbehålla sig frihet från ansvar för skada som inträffar under sådan befordran som bortfraktaren inte själv verkställer, under förutsättning att befordringsavtalet föreskriver eller det av omständigheterna framgår

att befordringen helt eller till bestämd del skall utföras av annan än bortfraktaren. En ansvarsfriskrivning i denna situation befriar ej bortfraktaren från allt ansvar, erinrar kommittén. Fortskaffningsplikten kan han exempelvis inte frita sig från på detta sätt. Han svarar för att han väljer undertransportör med omsorg. Garanti för att denne ikläder eller eljest ådrar sig ett ansvar som helt ersätter bortfraktarens finns visserligen inte. Men i den mån den av kommittén föreslagna regeln om rätt till ansvarsfriskrivning blir tillämplig — vilket i första hand beror av de internationellt privaträttsliga konfliktnormer som läggs till grund för bedömningen — finns det enligt kommittén anledning räkna med att reglerna om konventionsenligt bortfraktansvar för verkställande transportören också skall tillämpas. I så fall kommer det alltså att finnas laglig täckning för ett komplett bortfraktansvar, låt vara fördelat på två redare, tillfogar kommittén.

Kommitténs förslag till definition av bortfraktarbegreppet och om ansvaret vid befordran som helt eller delvis utförs av annan än den som har slutit avtalet med passageraren har i sak godtagits under remissbehandlingen. Jag biträder för egen del förslaget att med bortfraktare skall förstås den som sluter befordringsavtalet med passageraren. Något krav på att bortfraktaren förfogar över ett fartyg, när avtalet ingås, bör således inte uppställas. En resebyrå som avser att hyra ett fartyg hör således under definitionen. I regel uppträder dock resebyrån som fullmäktig för redaren och omfattas då inte av definitionen. I sådant fall blir alltså redaren ansvarig som bortfraktare.

Vad så angår behandlingen av den situation då bortfraktaren ej utför hela eller ens någon del av befordringen själv finner jag, här liksom i fråga om godsbefordran (3.4.1.3), att det är rimligt att bortfraktarens ansvar i princip består under hela befordringen och att annan redare, som utför befordringen eller del därav, skall svara solidariskt med bortfraktaren enligt de regler som gäller för dennes ansvarighet. Bortfraktaren bör emellertid kunna förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada, som inträffar under befordran som utförs av annan. Förutsättningen bör därvid såsom vid godsbefordran vara, att det redan från början är klart att befordringen skall utföras på detta sätt. Som kommittén betonat är det inte fråga om någon fullständig ansvarsfriskrivning. Bortfraktaren har kvar sin fortskaffningsplikt m. m. I passagerarfart bör man enligt min mening ej inskränka sig till att medge ansvarsfriskrivning i dessa fall. Det kan nämligen förekomma, att passageraren på sin sida kan välja att resa med annan än bortfraktaren. I exempelvis Öresundstrafiken torde det vara vanligt att passageraren företar framresa med bortfraktaren och återresa med redare, som samseglar med bortfraktaren, och att detta sker med samma biljett och efter passagerarens fria val. I sådana fall är det skäligt, att bortfraktaren tillåts delvis träda ut ur ansvarsförhållandet på det sätt som jag nyss

angav. Nordisk enighet har uppnåtts om denna utvidgning av kommittéförslaget. Jag förordar en sådan ordning.

Uttrycket *passagerare* saknar definition i SjöL. Det används där för att täcka bortfraktarens motpart i ett avtal om befordran till sjöss av denne och det resgods han eventuellt skall medföra. Ej heller *resgodset* definieras. Men SjöL skiljer på sådant resgods som lämnas i bortfraktarens vård — ofta kallat inskrivet resgods — och annat resgods, vanligen betecknat handresgods. Både levande djur och fordon kan befordras som resgods. I den mån resgods som lämnats i bortfraktarens vård får anförtros annan, som skall utföra befordringen eller del därav, kan bortfraktaren friskriva sig från ansvar för godsets vård.

Tokyoukastet förutsätter enligt kommittén, att passagerare befordras enligt avtal; det formuleras sålunda att med passagerare förstås "only a person carried in a ship under a contract of carriage".

Kravet att ett befodringsavtal skall föreligga medför enligt kommittén att bl. a. besättning och fripassagerare skall falla utom konventionsreglerna. Gäster ombord på nöjesbåtar bör inte heller behandlas som passagerare enligt kommitténs förslag.

Den som följer med ett fartyg utan att det sker enligt befodringsavtal kan enligt kommittén under givna betingelser vara berättigad till ersättning av redaren för skada som han ådragit sig under befodrningen. Ett praktiskt fall är enligt kommittén att lots skadas ombord. I så fall bör han ej utan vidare vara bättre ställd än om han befordrats såsom passagerare. Kommittén bortser här från ombordanställda, som ju intar en särställning. Redaren bör alltså även mot en sådan skadelidande kunna göra de invändningar om ansvarsfrihet och ansvarsbegränsning som han är berättigad att göra i förhållande till en skadelidande passagerare, framhåller kommittén.

Med resgods avses i Tokyoukastet varje föremål — fordon inbegripna men levande djur undantagna — som bortfraktaren transporterar enligt ett befodringsavtal. Därav utgör sådant gods handresgods som passageraren har i sitt eget förvar: på sig, i sin hytt, sitt fordon eller annorstädes. Tokyoukastet innehåller vidare en definition av befodringsavtal som innebär, att som sådant skall betraktas varje avtal av bortfraktaren om befodrning av passagerare eller passagerare och resgods med undantag för bl. a. certeparti eller befodrning enligt konossement.

De nordiska sjölagskommittéerna har enats om att ta upp en legaldefinition av handresgods och annat resgods i SjöL och att definitionen skall nära ansluta till konventionsutkastets text. Enligt kommittéernas uppfattning bör emellertid bestämmelserna om resgods kunna i princip tillämpas också på djur. I stället för undantag i resgodsdefinitionen bör undantag för levande djur göras i den regel som förbjuder bortfraktaren att förbehålla sig frihet från eller inskränkning i den ansvarig-

het konventionsreglerna ålägger honom. Det kommer alltså enligt kommittéförslaget att bli möjligt att vägra åta sig ansvar för levande djur; men i den mån så inte sker kommer kapitlets regler om resgods att tillämpas fullt ut.

Kommittéförslaget har i dessa delar väsentligen lämnats utan erinran under remissbehandlingen. Jag ansluter mig också för egen del i sak till de föreslagna bestämningarna av begreppen passagerare och resgods. Ansvar för den som följt med fartyget utan befodringsavtal skulle alltså i förekommande fall komma att följa andra regler än dem jag förordar i fråga om passagerarbefordran. Emellertid kan jag biträda kommitténs tanke att sådant ansvar i princip skall vara underkastat de invändningar om ansvarsfrihet och ansvarsbegränsning som kunnat göras gällande mot en passagerare. Jag återkommer till denna fråga i det följande (3.6).

3.5.2 Befordringen

Gällande lagregler om passagerarbefordran till sjöss förutsätter att befordringen äger rum enligt ett uttryckligen eller tyst träffat befodringsavtal. Därav ansågs under förarbetena följa att vederlagsfri befordran, som inte kan sägas vara av kommersiell natur, skulle komma att falla utom reglernas tillämpning.

Bortfraktaren svarar för att fartyget är i behörigt skick och någon begränsning av detta ansvar till tiden före resans början, såsom i konossementsfart, gäller ej. Han skall även i övrigt sörja för passagerarens säkerhet och för dennes "bästa", dvs. för att behov av plats eller förläggning ombord, kost och annat blir tillgodosett i sedvanlig omfattning. Resgods får i princip inte föras på däck. Bortfraktaren har naturligtvis också s. k. fortskaffningsplikt innebärande att han svarar för att passageraren kommer fram till bestämmelseorten, vid behov med annan lägenhet eller annat fortskaffningsmedel i den mån det kan ske utan oskäligen kostnad. Någon regel som förbjuder deviation för annat än vissa skäligen ändamål såsom vid godsbefordran gäller ej men en motsvarande princip torde utan vidare kunna tillämpas analogiskt vid passagerarbefordran.

Vad passageraren beträffar gäller i huvudsak att han är skyldig att rätta sig efter föreskrifter om ordning och skick ombord och att han får föra med sig förnödenheter för personligt bruk i den mån de ej äventyrar fartygets säkerhet. Han är liksom sjöman betagen rätt att föra med sig handelsvaror utan befälhavarens tillstånd. Vad beträffar resgods, som passageraren lämnar i bortfraktarens vård, gäller väsentligen samma regler som för kommersiell last. Bl. a. skall särskilda föreskrifter iakttas i fråga om farligt gods. Fordrar resgodset särskild vård skall det uppges. Pengar och värdepapper m. m. skall deklarerars. Orsakar resgods skada för bortfraktaren eller annan, är passageraren

ersättningsskyldig. Detta ansvar är strikt i fråga om sådant farligt resgods som lastats utan bortfraktarens vetskap om beskaffenheten. För bortfraktaren kännedom om att sådant gods kommit ombord, har han rätt att lossa eller oskadliggöra det utan att bli ersättningsskyldig. Med gods vars befordran eljest kan vara äventyrlig kan han förfara på samma sätt, om passageraren trots kännedom om förhållandet underlåtit att informera honom därom.

Bortfraktaren har retentionsrätt i resgods, som lämnats i hans vård, till säkerhet för sitt anspråk på befordringsavgift och ersättning för kost ombord. Retentionsrätten är förenad med realisationsrätt.

Befordringsavtalet upphör utan vidare att gälla, ifall fartyget går förlorat eller kondemneras före resans början. Bli avgången från bestämelseorten fördröjd väsentligt eller åsidosätter bortfraktaren sin fortskaffningsplikt i samband med uppehåll eller avbrott i resan, har passageraren hävningsrätt. Ömsesidig hävningsrätt föreligger i vissa lägen då resan skulle bli alltför äventyrlig på grund av bl. a. krig och sjöröveri. Om passageraren ej anträder avtalad resa eller avbryter den utan laga förfall, har bortfraktaren rätt till ersättning för den skada han lider därigenom. För ofullbordad resa skall i allmänhet betalas avgift enligt reglerna om avståndsfrakt vid godsbefordran.

Kommittén har erinrat om att den blivande konvention, som skisserats i Tokyoutkastet, ej är avsedd att tillämpas på passagerarbefordran inomskärs eller på floder, kanaler och andra inre vattenvägar, även om befordringen sker över nationsgräns. Ej heller gör den anspråk på att gälla inrikes befordran om denna — såsom t. ex. vid befordran från Gotland till fastlandet — delvis äger rum till havs. Men det möter enligt kommittén intet hinder i konventionen att reglerna genom nationell lagstiftning görs tillämpliga på dessa slag av passagerarbefordran.

De nordiska sjölagskommittéerna har enats om att reglerna om passagerarbefordran inte skall begränsas till internationell befordran. Det kan nämligen uppenbarligen inte komma i fråga att behålla eller införa regler som ställer passagerare i inrikes fart sämre än dem som reser under konventionsbundna regler. Och denna ståndpunkt måste enligt kommitténs mening vidhållas, trots att det är tydligt att konventionens regler i vissa avscenden — bl. a. begränsningsbeloppen sådana de kan väntas bli fastställda vid en diplomatisk konferens — kan antas bli betungande i synnerhet beträffande inrikes passagerartrafik med små fartyg. Spörsmålet om inskränkning av reglernas tillämplighet genom att de binds till befordran med havsgående fartyg — t. ex. sådana som enligt kommitténs betänkande om fartygsregistrering m. m. (SOU 1970: 74) har den storlek att de blir underkastade registreringsplikt — blir sålunda särskilt accentuerat genom reglernas generella geografiska tillämplighet, framhåller kommittén. Kommittén har övervägt en sådan inskränkning efter fartygets storlek. I de övriga nordiska länderna har

man emellertid ställt sig avvisande därtill. Dessutom skulle en sådan begränsning komma att ge upphov till nya problem, såsom huruvida SjöL:s nuvarande regler eller särskilt utarbetade regler skulle gälla för passagerarbefordran med sådana fartyg. Några sådana speciella regler har kommittén inte funnit anledning att utarbeta, ej endast för den nordiska rättsenhetens skull utan också med hänsyn till att det sannolikt skulle gripa in i spörsmål som är under särskild utredning, t. ex. frågan om obligatorisk ansvarighetsförsäkring.

Kommittéförslaget gör alltså inte, lika litet som nuvarande regler, någon skillnad på olika former av passagerarbefordran efter fartygets storlek eller slag. Principiellt består därmed giltigheten av nuvarande ståndpunkt att behövlig begränsning av lagreglernas tillämpning får nås genom strikt tillämpning av kravet att ett verkligt befordringsavtal skall föreligga.

Att kommittéförslaget inte skiljer på befordran efter fartygsslag betyder, att statsfartyg i princip jämställs med privatfartyg. I praktiken medför det att befordran av passagerare och resgoods med statliga handelsfartyg blir underkastad reglerna i detta kapitel i den mån förutsättningarna i övrigt är uppfyllda. Det svarar väl mot Tokyoutkastet, som föreskriver att kommersiell befordran i statlig eller eljest allmän drift skall följa konventionens regler.

Passagerar- och resgodskonventionerna gör enligt kommittén ej någon skillnad mellan onerösa och benefika befordringsavtal. Detsamma gäller Tokyoutkastet. Något villkor att vederlag skall utgå uppställs alltså inte. Emellertid ligger det enligt kommittén nära till hands att uppfatta konventionsbestämmelserna så att vad som åsyftas är befordran som kan sägas vara av kommersiell natur. För detta anser kommittén tala såväl att för bestämmelsernas tillämpning förutsätts att ett befordringsavtal föreligger som att konventionsreglerna gäller internationell befordran med "seagoing vessels". De nordiska kommittéerna har därför funnit den begränsningen av de föreslagna lagbestämmelsernas tillämplighet befogad, att för detta skall krävas att befordringen sker mot vederlag eller yrkesmässigt eller eljest i förvärvssyfte. Utanför tillämpligheten skulle alltså falla exempelvis fall då passagerare gratis medföljer ett fiskefartyg eller en nöjesbåt. Kommittén erinrar om att en liknande begränsning uppställs i luftfartslagen (1957: 297) i fråga om tillämpningsområdet för bestämmelserna om befordran med luftfartyg.

Kommittén erinrar om att Tokyoutkastets regler om bortfraktarens skyldigheter med avseende på fartygets behöriga skick väl ansluter till den principiella ståndpunkt SjöL har. Bortfraktaren skall således iaktta tillbörlig omsorg för att sätta fartyget i behörigt skick så att det är sjövärdigt, behörigen bemannat, provianterat och utrustat samt vidmakthålla detta skick under befordringen. Han skall vidare i alla andra av-

seenden, med samma omsorg, svara för säker befordran av passageraren och hans resgods. Kommittéförslaget innehåller bestämmelser som i sak helt stämmer överens med Tokyoutkastet. Dessa kompletteras av bestämmelser om att bortfraktaren svarar för att passagerarens bästa tillgodoses och för att omhändertaget resgods ej utan vidare förs på däck, allt i väsentlig överensstämmelse med nuvarande ordning.

Kommittéförslaget tar upp uttryckliga föreskrifter som ålägger bortfraktaren att sörja för passagerarens och resgodsets befordran till bestämmelseorten och för att befordringen utförs med tillbörlig skyndsamtighet utan deviation eller uppehåll för annat än räddning av liv eller bärgning eller av annan skäligen anledning. Fortskaffningsplikten preciseras för fall av uppehåll eller förlisning m. m. såsom en skyldighet för bortfraktaren att sörja för vidarebefordran till bestämmelseorten på annat lämpligt sätt och att svara för kostnaden för denna befordran. I kryssningsfart kunde fortskaffningsplikten, enligt vad kommittén förmodar, innebära skyldighet till vidarebefordran till bestämmelseorten med fartyg längs utfäst eller planlagd resväg. Så strängt bör den emellertid enligt kommitténs mening inte tillämpas utan vidare. Det får bedömas efter omständigheterna om det är nog att passageraren befordras direkt till den ort där kryssningen skolat sluta eller om dessutom skäligen kan ställas krav på viss resväg och likvärdigt transportmedel.

Såvitt gäller ordning och säkerhet ombord har kommittén bl. a. funnit, att det f. n. råder viss osäkerhet om befälhavarens makt att i förhållande till andra än sjömän bruka tvångsmedel för att upprätthålla ordning och säkerhet ombord. Kommittén föreslår att denna makt preciseras genom hänvisning till sjömanslagen (1952: 530). Samma maktmedel måste nämligen enligt kommittén kunna brukas vare sig ordningen eller säkerheten ombord hotas av sjömän eller passagerare. Kommittén pekar i detta sammanhang på att ställningen som passagerare i sen tid visat sig kunna missbrukas till att äventyra fartygs säkerhet i politiska och liknande syften. Det gäller visserligen främst luftfartyg men tendensen kan enligt kommittén tänkas komma att drabba även sjöfarten. De åsyftade bestämmelserna i sjömanslagen har, erinrar kommittén, i ett nyligen framlagt betänkande föreslagits skola i huvudsak bibehållas inom ramen för en ny sjömanslag.

Vad beträffar resgodset har kommittén till en början funnit det vara mer ändamålsenligt att i moderniserade regler om befordran av passagerare och resgods genom särskild regel slå fast passagerarens rätt att föra med sig resgods. Kommittén föreslår, att passageraren skall vara berättigad att föra med sig resgods i den omfattning som är skäligen och tillfogar, att hänsyn därvid får tas bl. a. till resans art och längd, passagerarens behov och tillgängliga utrymmen.

Distinktionen mellan farligt och eljest äventyrligt gods är i första

hand avsedd för kommersiell lastbefordran och är enligt kommitténs mening knappast väl ägnad att ligga till grund för självständiga regler om befordran av resgods. Kommittéförslaget utgår från att det är tillräckligt att särskilt uppmärksamma sådant resgods vars befordran till följd av godsets beskaffenhet kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller gods. Känner passageraren till att han har sådant resgods med sig, föreslås att han, även beträffande handresgods, skall vara skyldig att informera bortfraktaren innan befordringen av godset börjar. En motsvarande upplysningsplikt skall enligt kommittéförslaget åligga honom rörande resgods som fordrar bortfraktarens särskilda vård. Någon upplysning om den särskilda vård som handresgods kan kräva är naturligtvis inte påkallad, framhåller kommittén, eftersom det utmärkande för handresgods just är att det befinner sig i passagerarens vård, ej i bortfraktarens.

Dessa passagerarens rättigheter och skyldigheter med avseende på resgodset har kommittén funnit naturligt att komplettera med uttrycklig regel om att bortfraktaren kan vägra passageraren att medföra sådant resgods som kan vålla fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller gods. Skulle bortfraktaren inte bli informerad i tid om resgodsets beskaffenhet, får han enligt kommittéförslaget liksom enligt gällande rätt föra godset iland eller oskadliggöra eller förstöra det utan att bli ersättningskyldig för den skada som vållas därav. Det kan tänkas att resgods som förts ombord med bortfraktarens kännedom om dess beskaffenhet därefter visar sig vara så farligt eller vålla sådan olägenhet att det inte skulle vara försvarligt att behålla det ombord. En ren felbedömning av riskmomentet kan också ha förelupit. Även i sådana fall måste bortfraktaren enligt kommitténs mening ha rätt — liksom han torde ha skyldighet — att föra godset iland eller oskadliggöra eller förstöra det. Kommittén föreslår en särskild regel om bortfraktarens rätt i detta hänseende.

Passageraren skall enligt kommittéförslaget alljämt vara skadeståndsskyldig gentemot bortfraktaren, om resgodset vållar skada för denne. Kommittén har emellertid inte funnit skäl att bevara regeln om strikt ansvarighet för passageraren i fråga om farligt gods som passageraren för med sig utan att bortfraktaren har underrättats. Ej heller föreslås skadeståndsregeln gälla till förmån för annan än bortfraktaren. Skadeståndsskyldighet gentemot annan bör enligt kommitténs mening prövas enligt reglerna om skadestånd i utomobligatoriska förhållanden.

Bortfraktarens retentionsrätt i resgods som lämnats i hans vård bevaras enligt kommittéförslaget och kompletteras så att den gäller till säkerhet för betalning av såväl befordringsavgift som kost och annan tjänst under resan, t. ex. för telegram eller förtäring utom ramen för kosthållet. Reglerna blir tvingande på det sättet att de ej får åsidosättas till passagerarens nackdel. Bortfraktaren skall t. ex. inte kunna förbe-

hålla sig en mer vittgående retentionsrätt i passagerarens resgods än lagen föreskriver.

Kommittén anser, att gällande regler om befodringsavtalets upphörande i stort sett är ändamålsenliga. Avtalet bör dock enligt kommittén ej utan vidare upphöra om fartyget före resans början går förlorat eller kondemneras. Det synes kommittén tillräckligt, att den avtalade befodringsplikten upphör. Emellertid bör enligt kommitténs uppfattning här förutsättas att avtalet gäller just det förlorade eller kondemnerade fartyget. Är så ej fallet, bör bortfraktaren i stället sätta in ett annat fartyg. Han har rätt till sådan substitution enligt kommitténs förslag. Passagerarens hävningsrätt för det fall att fartygets avgång från embarkeringsorten blir väsentligt fördröjd eller fortskaffningsplikten ej infrias bör enligt kommitténs mening slås fast genom tvingande regler så att de ej kan sättas åt sidan genom förbehåll på bortfraktarens sida.

Vad den ömsesidiga hävningsrätten angår underkastar kommittéförslaget den en självständig reglering i väsentlig överensstämmelse med vad som gäller vid godsbefodraren. Liksom i fråga om kommitténs förslag till nya regler om godsbefodraren föreslås emellertid att anknytningen till fara för sjöröveri skall utvidgas till att omfatta även annat väpnat våld. Begreppet sjöröveri är inte definierat i svensk rätt och så som det bestämts i internationellt sammanhang — genom 1958 års internationella konvention om det fria havet — finner kommittén att det ej utan vidare täcker allt sådant våld som rimligen bör beaktas, t. ex. våldshandling för att bemäktiga sig fartyg förövad av folk ombord på samma fartyg kanske i politiskt syfte och således inte för "private ends", som förutsätts i den nämnda konventionen. Det bör enligt kommittén uppmärksammas, att hävningsrätt för passagerare, som anträtt resan, ej utesluter att han ändock får betala del av befodringsavgiften.

Kommittén ifrågasätter om bestämmelser för de fall att passageraren ej anträder resan eller avbryter den behövs i modern lagstiftning om passagerarbefodraren. Kommittén föreslår emellertid, i överensstämmelse med vad man enats om vid nordiska kommittéöverläggningar, att de nuvarande reglerna bibehålls utan större ändring. För enkelhets skull föreslår kommittén bl. a. den jämkningen att nuvarande skadeståndsskyldighet preciseras såsom en skyldighet att utge det avtalade vederlaget, befodringsavgiften, jämkad för det fall att bortfraktaren utan skälig anledning underlåtit att begränsa sin skada genom att ta med annan passagerare eller på annat sätt. För att bestämmelsen skall bli meningsfull bör den vara tvingande.

Kommittén har även ifrågasatt behovet av särskilda regler om befodringsavgift för ofullbordad resa. Inom de nordiska kommittéerna har emellertid den övervägande meningen varit att reglerna bör be-

hållas. Man har därvid enats om att bestämmelserna bör göras tvingande till passagerarens förmån.

Under remissbehandlingen har kommitténs förslag i stort sett godtagits. På några punkter har emellertid de föreslagna lösningarna kritiserats. Jag skall återkomma till detta i det följande.

För egen del vill jag till en början framhålla att det vid en modernisering av reglerna om passagerarbefordran är nödvändigt att koppla loss från den anknytning till godsbefordringsreglerna som har funnits tidigare och att förutsättningslöst bedöma, vilket innehåll passagerarreglerna bör ha. Denna principiella utgångspunkt är givetvis av särskild betydelse när det gäller reglerna om ansvarighet för passagerarens resgodts men den är giltig också beträffande de regler om bortfraktarens och passagerarens inbördes rättigheter och skyldigheter som behandlas i detta avsnitt. Jag hälsar därför med tillfredsställelse att kommittén lagt denna princip till grund för sitt arbete. Trots att kommittén utformat från godsbefordringsavsnittet fristående regler har man dock beträffande de sakliga lösningarna i stort sett hållit sig inom ramen för de nuvarande reglerna. Det kan dock enligt min mening ifrågasättas om det är nödvändigt att så detaljerat som i kommittéförslaget reglera parternas rättigheter i olika situationer. På vissa punkter finns det också skäl att överväga andra sakliga lösningar som är mera förmånliga för passageraren än de som kommittén föreslagit. För ett ställningstagande i dessa frågor skulle emellertid krävas ytterligare utredning. Med hänsyn till önskvärdheten av att snabbt få till stånd en ändring av de nuvarande reglerna om bortfraktarens ansvarighet vid passagerar- och resgodsskada har jag ansett att man inte bör vänta med lagstiftningen medan en sådan översyn görs, utan att kommitténs förslag i princip bör godtagas. En översyn av de här berörda reglerna bör lämpligen anstå till dess det blir aktuellt att ta ställning till en blivande internationell konvention om passagerarbefordran. En sådan beräknas komma till stånd inom de närmaste åren. Vid översynen kan då också beaktas vad konsumenttjänstutredningen kan komma att föreslå på närliggande områden, främst beträffande sällskapsresor.

När det sedan gäller de olika punkterna i förslaget vill jag till en början framhålla att jag delar kommitténs uppfattning att det saknas anledning att begränsa tillämpligheten av de nya lagreglerna om passagerarbefordran till sjöss till sådan befordran som äger rum i internationell fart. En på Tokyoutkastet grundad internationell konvention kan inte beräknas komma att resa hinder mot en sådan ordning, även om den i och för sig blir begränsad till internationell passagerarbefordran. Till frågan om i vilken utsträckning lagreglerna bör vara tvingande återkommer jag i det följande (jfr 3.5.5) men jag vill redan nu betona att tvingande regler kan komma att behöva tillämpas även när enligt gängse lagvalsnormer utländsk rätt eljest bort komma till användning.

Under remissbehandlingen har förslagets begränsning till befordran mot vederlag, yrkesmässigt eller eljest i förvärvssyfte kritiserats. Hovrätten för Västra Sverige kritiserar kravet på vederlag, eftersom det kan ställa befordran med vägfärja utanför det nya regelsystemet i den mån staten inte, med tillämpning av väglagen (1971: 948), tar ut väghållningsavgift för befordringen; i så fall skulle man nämligen kanske kunna få in den under SjöL på kvasikontraktsträttslig grund. Hovrätten menar, att gränsdragningen i vart fall lämnar rum för tvekan i många fall. Även statens konsumentråd har uppmärksammat problemet med vägfärjorna och anser att befordran med dem bör falla under SjöL. Sjörättsföreningen i Göteborg kritiserar att fiskarbefolkningens befordran av sommargäster kan komma att falla under det nya passagerarkapitlets stränga ansvarsregler.

Ehuru det kan dras i tvivelsmål att Tokyoutkastet förutsätter att befordringen äger rum mot vederlag anser även jag att de nya lagreglerna skall gälla befordran som äger rum yrkesmässigt eller mot vederlag men att ingen begränsning skall föreskrivas med avseende på fartygsslag eller fartygsstorlek. Förutsättningen av yrkesmässighet eller vederlag leder till att gratisbefordran med nöjesbåt normalt kommer att falla utom SjöL:s passagerarkapitel och i stället följa de allmänna skadeståndsreglerna. Något presumtionsansvar för båtägaren blir det då aldrig tal om och inte heller begränsning av ansvarigheten annorledes än med tillämpning av SjöL:s tionde kapitel om redareansvarets begränsning, dvs. reglerna om den s. k. globalbegränsningen.

Vad beträffar vägfärjefarten har i svensk rättstillämpning (NJA 1961 s. 686) antagits att sjörättslig ansvarighet ej kan utkrävas där staten svarar som väghållare. Denna ståndpunkt torde kunna vidhållas även sedan de nya lagreglerna genomförts. Ty även om färjebefordran skulle kunna sägas ske yrkesmässigt, kommer det i regel att brista i förutsättningen att ett befodringsavtal skall föreligga. Det torde nämligen inte vara fråga om befodringsavtal i verklig mening i dessa fall. Mot bakgrunden av rättspraxis finns det heller ingen anledning att räkna med att något kvasikontraktsträttsligt betraktelsesätt skall komplicera bilden.

Det är enligt min mening en riktig ordning att bortfraktaren vid personbefodran svarar för fartygets behöriga skick från resans början till dess slut och denna ståndpunkt förtjänar att upprätthållas även såvitt gäller passagerarens resgods. Sveriges redareförening och handelskammaren i Göteborg har uppmärksammat att de nya reglerna om fartygets behöriga skick m. m. innebär att passagerarens och resgodsets säkra befodran skall tryggas, inte bara genom att fartyget hålls i behörigt skick, utan också "i alla andra avseenden" och påpekat, att detta inte bör få leda så långt som till bortfraktansvar för skada som en passagerare tillfogar en annan. Dessa farhågor torde vara överdrivna. Även om man inte teoretiskt kan helt bortse från ett bortfraktarens

ansvar för skada som en passagerare vållar en annan, måste sådant ansvar i regel vara uteslutet emedan fel eller försummelse inte förelupit på bortfraktarens sida. Men i den mån det kan läggas honom till last att skadan inträffat, t. ex. därför att den vållats genom att en passagerare tillåtits medföra sprängämnen eller annat farligt resgods under omständigheter som uppenbarligen utsatt medpassagerarna för skaderisk, är det rimligt nog att bortfraktaren står sitt ansvar och knappast någon större nackdel för honom att bära det enligt SjöL. Eljest torde ansvaret likaväl kunna utkrävas enligt vanliga skadeståndsrättsliga regler.

Under remissbehandlingen har också påpekats att fordon förs på däck som i juridisk mening utgör väderdäck och att detta bruk bör få fortsätta utan hinder av att resgods i princip inte får föras på däck. Enligt min mening är det rimligt att de nya lagreglerna såväl som de nuvarande i princip förbjuder att resgods förs på däck som är öppet för vind och sjö. Men som hittills bör det vara tillåtet i den mån sedvänja föreligger. Denna reservation torde ge tillräckligt utrymme för ändamålsenlig befordran av passagerarens fordon, t. ex. i färjefart.

Jag ansluter mig till kommittéförslaget i fråga om bortfraktarens skyldighet att fullgöra befordringen till bestämmelseorten. Förslaget om passagerarens skyldighet att underkasta sig föreskrifter för ordning och säkerhet ombord bör också godtas med de justeringar som blir nödvändiga på grund av den nya sjömanslagen (1973: 282).

Kommittéförslagets regler om passagerarens rätt att medföra resgods och hans skyldigheter med avseende på medfört resgods har kritiserats av några remissinstanser. Särskilt gäller detta i fråga om förslaget att passagerarens ansvar för farligt resgods inte längre skall vara strikt utan förutsätter vårdslöshet från hans sida. Hovrätten för Västra Sverige påpekar att ehuru förslaget förutsätter culpa på passagerarens sida man likväl bör kunna döma till ersättningsansvar på strikt grund utom ramen för passagerarkapitlet; hovrätten markerar dock tveksamhet i fråga om detta kan bli möjligt. Sjörettsföreningen i Göteborg erinrar om en explosionsolycka, som för inte så länge sedan inträffade på en Gotlandsfärja och som orsakades av sprängmedel medförda av passagerare, och ifrågasätter om inte strikt ansvar bör föreskrivas. Föreningen pekar därvid på att SjöL ålägger avlastare ett sådant ansvar vid godsbefordran. I övrigt har dock förslaget i denna del godtagits under remissbehandlingen.

För egen del delar jag uppfattningen att passageraren inte bör åläggas ett strikt ansvar för farligt resgods som han för med sig utan att underrätta bortfraktaren. Det finns enligt min mening inte anledning att samma regler skall gälla för passagerare som för befraktare. Som förut nämnts innebär f. ö. förslaget om strikt ansvarighet för befraktare att detta begränsas till styckegodsfart (jfr specialmotiveringen till 97 §)

vilket jag har ansett motiverat av bl. a. försäkringsmässiga skäl. Samma skäl kan åberopas för att passageraren inte bör bära ett strikt ansvar. Härtill kommer att medan befektare i styckegodsfart som regel känner till vilka farliga egenskaper som godset har detsamma inte alltid gäller i fråga om passagerare. I regel torde emellertid vårdslöshet på passagerarens sida föreligga när farligt resgodis som han för med sig orsakar skada ombord.

I motsats till vad kommittén föreslagit anser jag vidare att bestämmelsen om passagerarens culpa-ansvar för skada som resgodset förorsakar bör vara tvingande. Det bör således inte vara möjligt för bortfraktaren att i befodringsvillkor eller liknande ta in bestämmelse om strikt ansvarighet.

Jag godtar att bortfraktaren skall ha rätt att vägra passageraren att ta med sig resgodis som kan vålla fara eller väsentlig olägenhet ombord och att han, för den händelse han på grund av felbedömning tillåtit att farligt resgodis tagits ombord, alltjämt skall få, utan ersättningsskyldighet, föra godset iland, oskadliggöra det eller förstöra det. Konsumentombudsmannen har ifrågasatt om denna senare bestämmelse är rimlig. Enligt min mening skulle det emellertid vara rättspolitiskt föga lämpligt att inrätta sig så att risk för skadeståndsanspråk kan verka hämmande på bortfraktarens ändamålsenliga ingripande, sedan han kommit underfund med att det inte är försvarligt att behålla godset ombord.

Konsumentombudsmannen har också haft invändningar mot förslaget om bortfraktarens retentionsrätt i resgodset till säkerhet för befodringsavgiften och för krav på ersättning för kost eller annan tjänst ombord. I enlighet med vad jag tidigare har anfört anser jag emellertid att man inte i detta sammanhang bör ta ställning till om bestämmelsen skall behållas eller ej. Jag finner det inte heller vara behövligt att införa en retentionsrätt till säkerhet för haveribidrag såsom ifrågasatts under remissbehandlingen.

Också reglerna om befodringsavtalets upphörande och hävningsrätt och om tillbakaträdande på passagerarens sida hade i och för sig förtjänat en grundligare översyn än kommittén företagit. Konsumentskyddssynpunkter har inte särskilt anlagts i detta sammanhang. Som nämnts blir det emellertid tillfälle att granska reglerna från denna synpunkt i samband med frågan om tillträdet till en blivande konvention om passagerarbefodrning, varvid också konsumenttjänstutredningens förslag beträffande regleringen av sällskapsresor kan beaktas. Tillsvidare finner jag mig därför böra godta kommittéförslaget.

I vad mån lagreglerna om befodrningen bör vara tvingande och på vilket sätt de bör vara det får jag, som redan nämnts, anledning att återkomma till i det följande (jfr 3.5.5).

3.5.3 Transportansvaret

3.5.3.1 Person- och resgodsskador

Enligt nuvarande ordning svarar bortfraktaren för sådana skador på passagerarens person och resgods som vållats genom fel eller försummelse på bortfraktarens sida. I fråga om resgods som lämnats i hans vård kan emellertid bortfraktaren på samma sätt som vid befordran av last förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada som vållats genom nautiskt fel och brand. Och i fråga om handresgods gäller sådan frihet från ansvar utan särskilt förbehåll. Pengar och värdepapper räknas över huvud taget inte som ersättningsgillt gods enligt dessa regler.

Det är passagerarens sak att — såsom enligt allmänna regler — visa att personskada och skada på handresgods vållats genom fel eller försummelse på bortfraktarens sida. I fråga om skada på inskrivet resgods är däremot bortfraktarens ansvar ett presumtionsansvar av samma slag som det han har för last, dvs. det åligger honom att till sitt freddande från ansvarighet styrka att fel eller försummelse inte föreligger på hans sida.

Ersättning för personskada beräknas efter de grunder som anges i skadeståndslagen. Resgods är underkastat samma regler angående värderingen av uppkommen skada som vanlig last. Detta betyder att man utgår från det värde godset skulle haft om det avlämnats i rätt tid, på rätt plats och i oskadat skick.

Det på Tokyoutkastet grundade kommittéförslaget innebär, att bortfraktaren alltjämt skall svara för skada på person eller resgods som vållats genom fel eller försummelse på hans sida. Ansvarsfrihet för nautiskt fel skall emellertid gälla i fråga om skada på passagerarens fordon. Det nautiska felet bryter även igenom bortfraktarens ansvar för fartygets behöriga skick, dock ej för tiden före resans början. Att det nautiska felet — knappast höjt över diskussion ens vid vanlig godsbefordran — sålunda beretts utrymme bland internationellt antagna, moderna regler om befordran av resgods har enligt kommittén sin grund i att det står bortfraktaren fritt att befordra fordon enligt kosossement och därigenom undandra sig eventuellt strängare ansvar än som gäller vid godsbefordran och att det inte bör skapas olikheter i ansvarsvillkoren om fordonet befordras såsom vanlig last eller som resgods.

I enlighet med Tokyoutkastet innehåller kommittéförslaget också ett annat undantag från det principiella resgodsansvaret, nämligen i fråga om pengar, värdepapper, konstföremål och andra dyrbarheter. Vare sig sådant medförs som handresgods eller befordras som annat resgods skall alltså bortfraktaren kunna hållas ansvarig endast med stöd av uttryckligt och skriftligt åtagande, t. ex. i samband med att godset de-

poneras i hans förvar. Passageraren får enligt vad kommittén framhåller räkna med att han själv står risken för sådant gods och att han, om han exempelvis blir fränstulen pengar ombord, endast kan hålla sig till gärningsmannen. Kommittén framhåller att risken emellertid är försäkringsbar.

Som en följd av Tokyoutkastets definition av resgodsskada likställer kommittéförslaget därmed skada på grund av att resgods inte lämnats ut till passageraren inom rimlig tid sedan det fartyg varmed godset befordrats eller skulle ha befordrats anlänt till bestämmelseorten. Att resgodset alls inte tagits ombord eller sänts med fel fartyg räknas alltså som vanlig resgodsskada, inte som dröjsmålsskada. Kommittén erinrar om att Tokyoutkastet f. ö. inte, lika litet som passagerar- och resgods-konventionerna, täcker dröjsmålsskada i allmänhet.

Enligt kommittéförslaget förblir det i princip så att beträffande personskada och skada på handresgods passageraren skall styrka, ej endast att skadan beror av händelse under befordringen och har den omfattning han påstår utan i princip också att fel eller försummelse på bortfraktarens sida vållat skadan; bevisbördan förblir omvänd vid skada på annat resgods än handresgods. På en punkt medför förslaget dock ändring, påpekar kommittén. Om personskada eller skada på handresgods beror av händelse som inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand, skall det nämligen åligga bortfraktaren att exculpera sig. Denna ändring överensstämmer enligt kommittén i själva verket ganska väl med grunderna för nuvarande ordning. Ty i samband med 1936 års sjölagsändringar påpekades, att undantag från passagerarens bevisbördas kunde försvaras just för fall av egentliga sjöolyckor men att å andra sidan de offentliga sjöutredningar som företas i sådana fall inte gjorde passagerarens bevisbördas alltför betungande.

För den händelse bortfraktaren vill åtnjuta ansvarsfrihet på grund av nautiskt fel skall det enligt kommittéförslaget ankomma på honom att visa att fordonsskadan beror på sådant fel.

Till skillnad från nuvarande ordning men i överensstämmelse med Tokyoutkastet föreskriver kommittéförslaget intet om grunderna för skadevärdering. Allmänna grundsatser får alltså tillämpas. Det är enligt kommittén ej åsyftat att det skall leda till väsentliga ändringar i förhållande till vad som nu gäller. De i det då ännu gällande 6 kap. strafflagen resp. den numera gällande skadeståndslagen föreskrivna grunderna i fråga om personskada skall enligt kommittéförslaget utan vidare vara tillämpliga och i fråga om resgodsskada räknar kommittén med ett naturligt utrymme för tillämpning av grundsatserna rörande vanligt gods. Det gäller, framhåller kommittén, åtminstone skada på annat resgods än handresgods.

Under remissbehandlingen har Svea hovrätt funnit kommittéförslaget

välmotiverat men i behov av överarbetning, dels för att bli mer lätt-tillgängligt, dels för att samordnas med skadestånds- och försäkrings-rätten.

Konsumentombudsmannen, som också funnit förslaget svårtillgängligt, har förordat, att luftfraktförarens ansvarighet efterbildas. Enligt hans mening kan det nautiska felet som ursäkt för fordonsskada inte godtas och bortfraktaren bör likaså undantagslöst svara för pengar, dyrbarheter och liknande vare sig han särskilt åtagit sig detta eller ej. På den punkten har konsumentombudsmannen betonat att ansvar för sådan egendom föreligger vid järnvägsbefordran och luftbefordran. Även statens konsumentråd har funnit det nautiska felet olämpligt, eftersom det tvingar den skadelidande att vända sig mot skadevållaren i stället för mot bortfraktaren. För den händelse regeln inte kan undvaras menar rådet, att bortfraktaren bör åläggas att informera passageraren om möjligheten att täcka risken med försäkring.

Jag har redan i det föregående (3.2) intagit den principiella ståndpunkten att lagstiftning i denna del bör kunna grundas på kommittéförslaget med jämkningar på vissa betydelsefulla punkter bl. a. beträffande möjlighet att åberopa nautiskt fel som grund för ansvarsfrihet. Såsom påpekats under remissbehandlingen bör förslaget dessutom överarbetas i syfte att göra det mera överskådligt och lättillgängligt.

Transportansvaret för person- och resgodsskador bör även enligt min mening allttjämt grundas på fel eller försummelse med omvänd bevisbörda endast i vissa angivna fall. Luftfraktförarens generella presumtionsansvar lämpar sig ej att överföra till passagerarbefordran till sjöss. Vid skada under luftbefordran ligger det mycket nära till hands att presumera att fel eller försummelse på bortfraktarens sida orsakat skadan. Men på ett passagerarfartyg har passageraren en helt annan rörelsefrihet och hans personliga säkerhet är i sådan grad ställd utom bortfraktarens kontroll att en generellt omvänd bevisbörda blir alltför sträng och f. ö. skulle inbjuda till missbruk. Som hittills bör därför presumtionsansvar främst föreskrivas såvitt gäller resgods som bortfraktaren har i sin vård. Som Tokyoutkastet medger bör därutöver den ändringen i förhållande till nuvarande ordning göras att presumtionsansvar införs för sådan skada på person eller handresgods som står i samband med förlisning, strandning, sammanstötning, explosion eller brand. Det vilar då självfallet på passageraren att styrka sambandet. Detta följer av allmänna regler om bevisbördans fördelning i transporträttsliga tvister.

Att bortfraktaren endast efter uttryckligt och skriftligt åtagande skall svara för dyrbarheter som pengar, värdepapper, konstföremål och liknande egendom finner jag visserligen innefatta en onödig inskränkning av en ansvarighet som likväl kommer att vara underkastad beloppsbe-

gränsning; jag återkommer till begränsningsfrågan (3.5.3.3). Emellertid har nordisk enighet inte kunnat uppnås om att bortfraktarens ansvar i princip skall omfatta egendom av detta slag. Jag finner inte saken så viktig att svensk rätt bör välja en från övrig nordisk rätt avvikande lösning på denna punkt. Det skulle f. ö. vara opraktiskt. Jag förordar därför, att bortfraktaren skall vara fritagen från ansvar för dyrbarheter m. m. i den mån han inte särskilt åtagit sig sådant ansvar. Åtagandet bör inte förutsätta skriftlig form. Det är som jag ser det tillräckligt att förutsätta att det är uttryckligt och inte måste härledas tolkningsvis ur rättsförhållandet på annan grund.

Som nyss nämnts anser jag att det nautiska felet som grund för ansvarsfrihet för bortfraktaren inte bör bevaras. Det torde vara på väg att försvinna redan i reglerna om transportansvaret för last, åtminstone att döma av den riktning det pågående arbetet inom UNCITRAL har tagit. Anledningen till att det föreskrivits i både Tokyoutkastet och kommittéförslaget är att samma regler ansetts böra gälla oavsett om fordonet befordras enligt konossement eller som resgods. Vid konossementsbefordran finns i regel varuförsäkring som täcker skador av detta slag. En stor del av passagerarfordonen är emellertid inte vagnsförsäkrade. Med hänsyn till denna väsentliga skillnad mellan kommersiell godsbefordran och passagerarbefordran bör det nautiska felet inte accepteras som ansvarsfrihetsgrund vid befordran av fordon. Det har vidare uttalats farhågor för att passagerarnas fordon skulle komma att befordras enligt konossement i stället för mot resgodsbiljett om ansvarsfrihetsgrunden utesluts ur passagerarreglerna. Dessa farhågor torde vara överdrivna. En sådan flykt från resgodsansvar för fordon torde kräva att en för passagerarbefordran alltför omständlig rutin etableras av redarna och jag finner det därför knappast troligt att sådant skall tillgripas i nämnvärd omfattning. I enlighet med dessa överväganden har man vid de nordiska departementsöverläggningarna kunnat enas om att låta bortfraktarens ansvarsfrihet för nautiskt fel helt utgå såvitt gäller resgods.

Den av Tokyoutkastet betingade lösning som innebär att dröjsmål på bestämmelseorten med att lämna ut resgods likställs med resgodsskada finner jag föga ändamålsenlig. Den har tillkommit för att föra åtminstone ett praktiskt fall av dröjsmål under den tvingande konventionsregleringen. Men jag ämnar förordna ett generellt och tvingande dröjsmålsansvar för bortfraktaren (jfr 3.5.3.2) och finner det därför naturligare att jämställa utlämningsdröjsmål med försening av resgodsets befordran.

När det gäller skadevärdering får man räkna med tillämpning av allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser. Jag är till skillnad från kommittén inte benägen att anvisa analogisk tillämpning av de för lastskada gällande skadevärderingsreglerna.

3.5.3.2 *Dröjsmålskada*

Enligt nuvarande ordning svarar bortfraktaren för skada som beror av dröjsmål på hans sida eller av fartygets kondemnation, under förutsättning att han eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Ansvar är utformat som presumtionsansvar och bortfraktaren har alltså att till sitt fredande från ansvarighet styrka att fel eller försummelse ej föreligger på hans sida. Det är helt dispositivt och sätts därför i stor utsträckning ur spel genom ansvarsfriskrivning.

Som redan nämnts har varken Tokyoutkastet eller passagerar- och resgodskonventionerna regler om dröjsmålsansvar. Endast dröjsmål med utlämning av resgods regleras och det sker, som redan framgått (3.5.3.1), genom att skada på grund av sådant dröjsmål behandlas som resgodsskada.

Ett dispositivt dröjsmålsansvar kan enligt kommitténs uppfattning betraktas som ett i och för sig meningslöst inslag i det tvingande ansvarssystem som Tokyoutkastet innefattar. Passageraren saknar i verkligheten nästan alltid möjlighet att påverka befordringsvillkoren i sådana hänseenden. Ett dispositivt ansvar skulle alltså i regel bli berövat realitetsinnehåll genom friskrivning. Ett tvingande ansvar skulle enligt kommittén på den andra sidan kunna medföra betydande kommersiella nackdelar, om det inte förenades med väsentliga reservationer. Utan sådana skulle det dessutom kunna fresta till försök att pressa restider även i strid med vad som bör krävas av hänsyn till säkerheten till sjöss.

Den lösning som de nordiska kommittéerna till slut uppnått enighet om och som alltså utgör kommitténs förslag bär klar prägel av kompromiss. Den innebär, att bortfraktaren skall bära ett presumtionsansvar för dröjsmål med befordringen, att ansvaret skall vara tvingande men att ansvarsfrihet skall gälla om dröjsmålet beror av nautiskt fel. Kommittéförslaget om begränsning av ansvarigheten till ett belopp som svarar mot det dubbla biljettpriiset återkommer jag till (3.5.3.3). Dröjsmål med utlämning av resgods föreslås i enlighet med Tokyoutkastet bli behandlat som resgodsskada.

Passageraren tillförsäkras alltså i princip ersättning för dröjsmålskada men denna måste antas ofta bli relativt låg. Undantaget för nautiskt fel, som i praktiken inte så sällan kan förmodas beröva passageraren även hans låga skadestånd, kan enligt kommittén försvaras med att ansvaret därigenom sätts in där det kan ha verkan som sanktion mot dröjsmål, dvs. företrädesvis i fråga om kommersiella fel som slarv vid bokning och liknande, men knappast i fråga om nautiska fel. Undantaget har f. ö. bedömts som kommersiellt särskilt behövligt med hänsyn till behovet av försäkringsmässig täckning för risken.

Det har, enligt vad kommittén upplyser, också övervägts om från

dröjsmålsansvaret bör undantas befordran i kryssningsfart med hänsyn till sådan befordrans speciella natur. Emellertid måste enligt kommittén befodringsändamålet beaktas vid bedömning av den grundläggande frågan om skada uppstått. Och det rena kryssningssyftet kan alltså i vissa fall tjäna som ett av sig självt verkande undantag för sådan fart. I den mån åter befodringssyftet har sådana inslag att det blir befogat att, liksom vid reguljär befodran från en hamn till en annan, räkna med att dröjsmål vållar skada, är det enligt kommitténs uppfattning rimligt att skadan också blir ersättningsgill på samma sätt som annan sådan skada. Att dra en praktiskt tillämplig gräns mellan befodran i kryssningsfart och annan befodran har kommittén f. ö. funnit mycket vanskligt. Dröjsmålsansvaret blir följaktligen generellt enligt kommittéförslaget.

Åtskilliga kritiska anmärkningar har riktats mot förslaget under remissbehandlingen. Statens konsumentråd har gjort samma invändning mot det nautiska felet som när det gäller fordonsskada. Konsumentrådet erinrar om att dröjsmålsansvaret blir begränsat och menar att bortfraktaren bör ha informationsplikt såvitt avser passagerarens möjlighet att täcka sin risk genom försäkring. Försäkringsjuridiska föreningen betonar svårigheterna att fastställa dröjsmål och dröjsmålsskadas omfattning. Sveriges redareförening är inte tillfreds med dröjsmålsansvarets utformning men anser inte, att det bör fördröja förslagets genomförande.

Jag delar uppfattningen att ett dröjsmålsansvar som bortfraktaren kan undgå så enkelt som genom en friskrivningsklausul i biljetten inte har nämnvärd praktisk funktion att fylla, eftersom passagerarens möjligheter att påverka biljettens utformning i regel är obefintliga. Ett dröjsmålsansvar torde även i övrigt ha mindre betydelse vid passagerarbefodran än vid godsbefodran. Men där sådan skada verkligen inträder på grund av försening med befodrningen bör passageraren enligt min mening normalt vara skyddad av tvingande regler som tillförsäkrar honom ersättning av bortfraktaren. Jag förordar därför — på grundval av vad man enats om vid de nordiska departementsöverläggningarna — att bortfraktaren åläggs ett tvingande transportansvar för dröjsmål, ett ansvar som såfunda kommer att avse försening under själva befodrningen. Till den närmare avgränsningen av det tvingande ansvaret återkommer jag i det följande (jfr 3.5.5). För fall av dröjsmålskada på grund av händelse utom ramen för befodrningen — såsom när fartyget mött upp för sent i avgångshamnen — kan man lämpligen falla tillbaka på ett dröjsmålsansvar av nuvarande dispositiva slag.

Det nautiska felet är för närvarande okänt som grund för ansvarsfrihet när det gäller skada på grund av dröjsmål med passagerarbefodran. Det är visserligen sant att dröjsmålsansvar som sanktion mot fel på bortfraktarens sida kan bli verksamt mot s. k. kommersiella fel —

som bokningsfel och liknande — men inte i nämnvärd mån inverka på om nautiska fel begås eller ej. Detta bör emellertid enligt min mening inte föranleda att bortfraktaren befrias från ansvar när nautiskt fel har förekommit. Som jag tidigare nämnt torde också denna grund för ansvarsfrihet vara på väg att utmönstras i de sammanhang där den ursprungligen införts. Det har också numera uppnåtts nordisk enighet om att någon ansvarsfrihet vid nautiskt fel inte bör gälla. Jag förordar därför ett tvingande dröjsmålsansvar utan undantag för nautiskt fel. Däremot bör ansvarigheten vara begränsad bl. a. för att möjliggöra försäkring; jag återkommer till den frågan i avsnitt 3.5.3.3.

3.5.3.3 *Answarets begränsning*

Enligt nuvarande ordning kan bortfraktaren även i fart som är underkastad tvingande ansvarsreglering, dvs. inrikes och internordisk fart, begränsa sin ansvarighet för personskada till 20 000 kr. för varje passagerare. För handresgods gäller utan särskilt förbehåll en begränsning av ansvaret till 1 800 kr. för varje kolli. Vad annat resgods beträffar kan bortfraktaren genom förbehåll begränsa sin ansvarighet till samma belopp för varje kolli. Härutöver kommer den s. k. globalbegränsningen, som vilar på 1957 års internationella konvention om redaransvarets begränsning.

Såväl Tokyoutkastet som passagerar- och resgodskonventionerna begränsar bortfraktaransvaret för olika skadefall till bestämda belopp i Poincaréfranc, en enhet som på det sätt jag nämnt i det föregående (2.2) motsvarar ungefär 35 öre i svenskt mynt.

I Tokyoutkastet har maximibeloppet för ersättning vid personskada höjts till 500 000 Poincaréfrancs, vilket motsvarar omkring 175 000 kr. Någon slutlig ställning till beloppet togs dock inte i det sammanhanget och man torde ha räknat med att beloppet kommer att höjas när en slutlig konventionstext antas. De nordiska kommittéerna har enats om att utgå från detta belopp för personskada men med reservation för den jämkning som kan företas i en slutlig konvention. Vid en lufträttslig diplomatkonferens år 1971 har motsvarande begränsningsbelopp i 1929 års konvention rörande internationell luftbefordran (den s. k. Warszawa-konventionen) höjts till 1 500 000 Poincaréfrancs och man kan, framhåller kommittén, utgå från att lufträttens begränsningsbelopp kommer att få viss betydelse vid en blivande diplomatisk sjörättskonferens. Kommittén menar att slutlig ställning i denna fråga kan tas först under departementsbehandlingen av kommitténs förslag.

Enligt kommittéförslaget skall bortfraktaransvaret vara begränsat utan särskilt förbehåll. Högre men ej lägre gränser skall kunna avtalas och det skall kunna ske endast genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse. För en och samma händelse skall bortfraktaransvaret begränsas till minst 500 000 francs (omkring 175 000 kr.) för varje passagerare för

personskada, med nyss angiven reservation för eventuell höjning av beloppet, till 10 000 francs (omkring 3 500 kr.) för skada på handresgods som inte förvaras i eller på medfört fordon, till 30 000 francs (omkring 10 500 kr.) för skada på ett fordon och handresgods som förvaras där, till 16 000 francs (omkring 5 600 kr.) för varje passagerare för skada på annat resgods samt till befodringsavgiftens dubbla belopp för en passagerares skada på grund av dröjsmål.

Begränsningsreglerna kompletteras enligt kommittéförslaget av regler om tillåtna självriskklausuler. Sådana klausuler, som måste vara uttryckliga och skriftliga, godtas bara i fråga om resgodsskador och intill vissa, konventionsbundna belopp, nämligen 1 500 francs (omkring 525 kr.) för varje fordon och 100 francs (omkring 35 kr.) för passagerarens övriga resgods. Självriskbeloppet skall enligt kommitténs förslag räknas av från beloppet av liden skada och skall alltså inte reducera begränsningsbeloppet som sådant. Om skadans belopp överstiger begränsningsbeloppet med självriskbeloppet eller mer, skall alltså skadeståndet utgå med det fulla begränsningsbeloppet.

Att bortfraktarens transportansvar skall vara begränsat är allmänt erkänt i internationell transporträtt. Det är bl. a. påkallat av hänsyn till behovet av ansvarighetsförsäkring. Jag ansluter mig i princip till kommittéförslaget på denna punkt och finner att begränsningen lämpligen kan gälla utan att bortfraktaren gör särskilt förbehåll därom.

Frågan om begränsningsbeloppets storlek vid personskada har berörts i några remissyttranden. Konsumentombudsmannen har yrkat på att ansvarsbeloppen höjs till minst 1 500 000 francs för personskada. Försäkringsjuridiska föreningen har på andra sidan framhållit att höga begränsningsbelopp inte ligger i allmänhetens intresse, eftersom kostnaden för försäkringsskyddet vältras tillbaka på transportkunden, och beloppen ej inverkar på bortfraktarens aktsamhet. Enligt föreningen innefattar kommittéförslaget en väsentlig riskkumulation. För ett fartyg med 100 passagerare blir den teoretiska ansvarighetsgränsen 17,5 milj. kr. vilket motsvarar värdet av ett modernt passagerarfartyg i den berörda storleksklassen. Stora fartyg kommer på det sättet upp i riskkoncentrationer, som kan tänkas närma sig eller överskrida den internationella försäkringsmarknadens täckningskapacitet, framhåller föreningen.

När det gäller att bestämma begränsningsbelopp för personskada har särskilda svårigheter mött med anledning av att svensk skadeståndsrätt efter hand kommit att erkänna så mycket högre belopp som ersättningsgilla för personskada än vad som är fallet i de övriga nordiska ländernas rättsordningar. Medan vi på svensk sida vid de nordiska departementsförhandlingarna har yrkat på en kraftig förhöjning av det begränsningsbelopp kommittén angivit som lämpligt utgångsvärde för övervägandena, har de övriga nordiska ländernas företrädare varit starkt benägna att i väntan på blivande internationell konvention rörande be-

fordran av passagerare och resgods till sjöss bli stående vid det av kommittéerna angivna beloppet 500 000 Poincaréfrancs. Resultatet har blivit en kompromiss om ett begränsningsbelopp av 700 000 Poincaréfrancs (omkring 245 000 kr.). Detta är givetvis inte helt tillfredsställande även om det innebär en avsevärd förhöjning av det belopp om 20 000 kr. som gäller f. n. i inrikes och internordisk fart. Emellertid bedömer jag det som nödvändigt att bevara nordisk rättslikhet i detta avseende. Beträffande praktiska olägenheter skulle annars följa med hänsyn till att den intensiva internordiska passagerarfarten till sjöss bedrivs såväl i konkurrens mellan olika nordiska redare som i samsegling mellan sådana redare. Bl. a. samseglar de svenska och danska statsjärnvägarna i färjefart i Öresund. Jag har med hänsyn härtill funnit mig böra tillsvida godta det begränsningsbelopp, varom man enats vid de nordiska departementsöverläggningarna.

Ansvar för dröjsmålsskada bör liksom transportansvaret i övrigt vara begränsat till ett angivet, bestämt belopp och ej ställas i relation till biljettpriset. Vid de nordiska överläggningarna på departementsplanet har enighet uppnåtts härom och man har stannat för ett belopp av 16 000 Poincaréfrancs (omkring 5 600 kr.) för passagerares försening, ett belopp som motsvarar det som man funnit böra gälla i fråga om annat resgods än handresgods. Jag godtar detta för min del.

Såvitt gäller resgods kan de begränsningsbelopp som kommittén föreslagit i fråga om handresgods och annat resgods enligt min mening utan vidare godtas. Däremot delar jag konsumentombudsmannens uppfattning att begränsningsbeloppet i fråga om passagerares fordon bör höjas. Ett belopp av 50 000 Poincaréfrancs synes mig vara rimligt. Vid de nordiska departementsöverläggningarna har uppnåtts enighet om dessa belopp. Det har därvid bedömts som ändamålsenligt att dessa begränsningsbelopp samtidigt också får täcka skada på grund av försening av resgodset i fråga. Detta finner jag mig böra godta.

Kommittéförslaget knyter ansvarsbegränsningen till varje skadebringande händelse för sig. Med den teknik för dröjsmålsbegränsning som departementsförslaget valt är detta knappast möjligt. Såvitt avser dröjsmål kan beloppet nämligen bara gälla per resa. Principen bör i stället vara den, att begränsningen gäller för varje resa och jag förordar — i enlighet med vad som överenskommit vid de nordiska departementsöverläggningarna — att denna begränsningsmetod utsträcks även till övriga skadefall, personskada inbegripen. Det kan nämnas, att denna princip gäller vid godsbefordran. Undantag kan dock särskilt med tanke på kryssningsfart vara lämpligt i fråga om handresgods, som blir underkastat jämförelsevis låg ansvarsbegränsning.

Det är av praktiska skäl motiverat att bortfraktaren berättigas att sälla bort reklamationer för småskador genom att förbehålla sig att passageraren själv i viss utsträckning står risken för skada under be-

fordringen. Det skulle nämligen vara oproportionerligt kostsamt att utreda och reglera sådana skador. Jag delar ej den av konsumentsombudsmannen framförda uppfattningen att en självrisk av 1 500 Poincaréfrancs (ca 525 kr.) för fordonsskada är orimlig och vill betona att passageraren inte skall behöva stå självrisk när fordonet har gått förlorat. Denna ståndpunkt intar redan Tokyoutkastet. För annan sakskada bör passageraren kunna bära en självrisk av 200 Poincaréfrancs (ca 70 kr.) och samma belopp bör kunna föreskrivas för skada på grund av försening, vare sig det är han själv eller resgodis eller både han och resgodiset som försenats. Nordisk enighet har uppnåtts om självriskbeloppen. Jag vill tillfoga att självriskbelopp för personskada över huvud taget ej kommer i fråga enligt mitt förslag.

3.5.4 Bortfraktarens medhjälpare

Att sjörättens regler ger bortfraktaren skydd mot vissa ersättningsanspråk, t. ex. genom att ansvaret är beloppsbegränsat, hindrar — som jag berört i det föregående (3.4.3) — ej att den skadelidande riktar sitt ersättningsanspråk mot den skadevällande medhjälparen personligen på utomobligatorisk eller kvasikontraktsrättslig grund. För att undgå detta har inom sjöfarten utvecklats särskilda avtalsklausuler, s. k. Himalayaklausuler. Denna beteckning har klausulerna fått efter ett engelskt rättsfall rörande ett fartyg med namnet Himalaya vari en passagerare förde ersättningstalan mot en skadevällande styrman. Himalayaklausulen har vunnit allmänt erkännande i sjörätten och har efterbildats inte bara i Visbyreglerna utan även i Tokyoutkastet och i passagerar- och resgodiskonventionerna. Den innebär, att bortfraktarens folk har rätt att, mot krav på ersättning för sådan skada som avses i avsnittet om bortfraktarens ansvar för passagerare och resgodis, göra samma invändningar om ansvarsfrihet och ansvarsbegränsning som bortfraktaren; de belopp som sammanlagt kan utkrävas av bortfraktaren och hans folk får ej överstiga den ansvarsgräns som gäller för honom. Förutsättningen för att regeln skall träda i tillämpning är att skadevällaren visas ha handlat under utövning av sin tjänst hos bortfraktaren. Skulle skadan ha vållats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden, faller skyddet av denna regel bort.

Kommittéförslaget tar upp regler som svarar mot Tokyoutkastets Himalayabestämmelse. Undantag görs ej för självständiga medhjälpare till bortfraktaren. I den mån förslaget därigenom går längre än konventionsreglerna — vilket är något svårbedömt med hänsyn till tolkningen av uttrycken "servant or agent" i den engelska texten och "préposé" i den franska (jfr i det föregående 3.4.3) — innefattar de enligt kommittén en fullt tillåten utvidgning av dessa regler.

De synpunkter som under remissbehandlingen framförts rörande Himalayabestämmelsen i Visbyreglerna och 5 kap. SjöL (3.4.3) har inte

anlagts av remissinstanserna i detta sammanhang. Men i hovrättens för Västra Sverige yttrande skyntar tankegången att inte heller här bör beredas utrymme för klausulens tillämpning på självständiga medhjälpare.

Som jag anført i det föregående (3.4.3) griper Himalayabestämmelsen ej in i svensk rätts reglering av frågan om skadevållares ersättningskyldighet utan utgör endast ett komplement därtill för de fall att ansvar alls kan utkrävas av bortfraktarens anställda; jfr 4 kap. 1 § skadeståndslagen. Jag biträder att principen införs även i passagerarfart. I själva verket har den ju sitt ursprung där. Och vad problemet med självständiga medhjälpare beträffar är det i ett annat läge här än i Visbyreglerna. Dessa undantar uttryckligen de självständiga medhjälparna från klausulens tillämpning medan intet sådant undantag förekommer i Tokyoutkastet och de konventioner som ligger till grund för det. Vi har f.ö. inte heller motsvarande konventionshänsyn att beakta här. Jag ansluter mig alltså helt till kommittéförslaget.

3.5.5 Reklamation

Enligt gällande rätt föreligger inte någon reklamationsplikt i fråga om passagerares personskada. Däremot är passageraren skyldig att reklamera om han vill begära ersättning för skada på resgods. Reklamation skall ske utan oskäligt uppehåll efter det att han märkt eller bort märka skadan. Utebliven reklamation medför att passageraren förlorar sin rätt att föra ersättningstalan.

I enlighet med Tokyoutkastets regler föreskriver kommittéförslaget 15 dagars reklamationsfrist från debarkeringen såvitt gäller personskada och motsvarande frist i fråga om sådan resgodsskada som varken är uppenbar eller har klarlagts vid gemensam besiktning i samband med utlämningen. Mot uppenbar resgodsskada skall reklameras senast då godset förs iland (handresgods) eller lämnats ut (annat resgods). Mot förlust av resgods skall reklameras inom 15 dagar från det ilandföring eller utlämning skulle ha ägt rum. Vidare föreslås att passageraren vid dröjsmål med befordringen av honom själv skall reklamera inom den frist som föreslås vid personskada och vid dröjsmål med befordringen av resgodset inom den frist som föreslås vid skada på resgods. Häremot svarande regler saknas i Tokyoutkastet som ej behandlar ansvar för dröjsmål.

I enlighet med Tokyoutkastets regler om person- och resgodsskada föreslår kommittén att påföljden för utebliven reklamation skall vara att passageraren presumeras ha kommit i land oskadd resp. i rätt tid samt att resgodset presumeras ha mottagits i oskadat skick resp. i rätt tid. Presumtionen får emellertid motbevisas av passageraren. Kommittén påpekar att reklamationsregler av detta slag tillämpade inom det nordiska rättssystemet synes bli utan verkligt innehåll eftersom passageraren under alla förhållanden skall styrka att hans skada beror av hän-

delse under befordringen. Möjligen kan regeln innebära att passageraren vid utebliven reklamation får en tyngre bevisbörda. Eftersom kommittén utgått från att en konvention i huvudsaklig överensstämmelse med förslaget föreligger när detta genomförs, har kommittén beaktat att den konventionsbundna lagstiftningen kan komma att tillämpas av främmande domstolar och har därför föreslagit att reklamationsreglerna tas in i lagen.

De av kommittén föreslagna reglerna har kritiserats under remissbehandlingen, huvudsakligen på den grund att tidsfristerna ansetts vara alltför korta.

Vid de nordiska departementsöverläggningarna har man enats om att slopa kommitténs på Tokyoutkastet byggda förslag till reklamationsregler. Såsom också kommittén framhållit är dessa inte reklamationsregler i egentlig mening utan innebär endast att passageraren vid underlåten reklamation har bevisbördan för att skadan eller dröjsmålet uppstått under befordringen. Denna bevisbörda har passageraren under alla förhållanden och reglerna är därför onödiga. Eftersom vi såvitt avser passagerarbefordran inte är konventionsbundna har det inte ansetts föreligga något skäl att ta med bestämmelserna. För att underlätta skaderegleringen är det givetvis önskvärt att skadan anmäls så snart som möjligt. Ju längre passageraren väntar med att framställa sitt krav desto större krav på bevisningen torde också komma att ställas. Men eftersom ansvarsreglerna är tvingande till passagerarens förmån kan bortfraktaren inte i befordringsvillkoren med rättslig verkan föreskriva att reklamation vid talans förlust skall ske inom viss tid.

3.5.6 De tvingande reglernas tillämplighet

Enligt SjöL omfattar bortfraktarens ansvar för passageraren perioden från inskeppning till utskeppning. Det är tvingande endast i inrikes fart, varmed jämställts fart mellan å ena sidan Sverige och å andra sidan Danmark, Finland eller Norge. Bortfraktarens ansvar för handresgods torde gälla under samma period och gäller i fråga om annat resgods under den tid det är i bortfraktarens vård. Det är tvingande för tiden från lastning till lossning, en period som för handresgods torde motsvaras av tiden från passagerarens inskeppning till hans utskeppning. Liksom i fråga om passageraren är ansvaret tvingande endast i inrikes och internordisk fart.

Vid befordran av passagerare och resgods i annan utrikes fart gäller enligt SjöL avtalsfrihet.

På samma sätt som i fråga om godsbefordran överlämnar SjöL spörsmålet om vilket lands lagstiftning om befordran av passagerare och resgods till sjöss skall tillämpas i det enskilda fallet åt rättstillämpningen. Det får då avgöras enligt gängse lagvalsnormer.

Tokyoutkastet föreskriver, liksom passagerar- och resgodskonventio-

nera, att dess regler skall vara tvingande. Det sker genom att det föreskrivs att sådana förhandsavtal som syftar till att befria bortfraktaren från hans konventionsenliga ansvar, sänka ansvarsgränsen eller lägga om bortfraktarens bevisbördas skall vara ogiltiga. Tidsperioden för det tvingande ansvaret bestäms genom en särskild definition av begreppet befordran såsom omfattande en viss period, olika för passagerare, handresgods och annat resgods.

De nordiska kommittéerna har enats om att, i stället för att definiera begreppet befordran, precisera de tvingande ansvarsperioderna i anslutning till förbud mot förhandsavtal som befriar bortfraktaren från konventionsenligt ansvar, inskränker detta eller lättar hans bevisbördas. Förbudet — som också gäller dröjsmålsansvaret — innebär att sådana avtal är utan verkan.

De tvingande ansvarsperioderna är enligt kommittéförslaget, i fråga om *passagerare* den tid då han är ombord, under ombord- eller ilandstigning eller under sjötransport mellan fartyg och land, förutsatt att den transporten omfattas av befordringsavgiften eller transportmedlet ställs till förfogande av bortfraktaren, i fråga om *handresgods* den tid då godset är ombord eller förs ombord eller iland, antingen omedelbart eller genom sådan sjötransport som nyss nämnts, och då det är i bortfraktarens förvar på kaj eller i eller på stations- eller annan anläggning i hamn samt i fråga om *annat resgods* tiden från det godset överlämnats till bortfraktaren tills det lämnats ut till passageraren. Kommittén framhåller att med dessa regler utrymmet för ett dispositivt ansvar utöver det tvingande praktiskt sett eliminerats.

Som förut påpekats (3.5.1) tar kommittéförslaget ej upp motsvarighet till det konventionsenliga undantaget för levande djur i resgodsdefinitionen. I stället undantas levande djur — som enligt kommittéförslagets utgångspunkt i princip kan befordras som resgods — från förbudet mot ansvarsfriskrivning. Följden blir att bestämmelserna om befordran av resgods blir tillämpliga även på levande djur i den mån bortfraktaren inte förbehåller sig ansvarsfrihet.

Tokyoukastet föreskriver, att konventionen skall tillämpas på varje internationell befordran som utförs med fartyg, registrerat i konventionsstat, eller enligt befordringsavtal, träffat i sådan stat, eller också från avtalsenlig avgångsort i sådan stat. Däremot avses konventionen inte, såsom är fallet med passagerarkonventionen, bli tillämplig om bestämmelseorten är belägen i konventionsstat. Detta beror på vissa tendenser i den amerikanska sjöfartspolitikens att för kontroll av sjöfarten på USA kräva insyn i rättsförhållanden som stiftats i Europa. Man har befarat att sådana tendenser skulle uppmuntras om bestämmelseorten såsom anknytningsmoment godtogs i internationella sjörättsliga fördrag.

Kommittén föreslår att till bestämmelserna om befordran av passagerare och resgods bör fogas uttryckliga föreskrifter om bestämmelsernas

tillämplighet, grundade på Tokyoutkastets regler härom. Sådana föreskrifter bör enligt kommittén avfattas i anslutning till gängse internationellt privaträttsliga normer och sålunda ej uteslutande anvisa svenska bestämmelser som tillämpliga på befordran av passagerare och resgods i de lägen Tokyoutkastet anger. Även annan konventionslagstiftning måste kunna komma i fråga, exempelvis lagen på utrikes avgångsort ifall denna är belägen inom det blivande konventionsområdet. Den metod som valts för kommittéförslaget är alltså att anvisa de svenska bestämmelserna och annan konventionslagstiftning såsom alternativa statuter. Inom denna ram får valet träffas med tillämpning av hävdvunna grundsatser i den internationella privaträtten. Utöver de fall som skall föranleda konventionstillämpning enligt Tokyoutkastets regler bör det, menar kommittén, vara ändamålsenligt att föreskriva sådan lags tillämplighet också för det fall att befordringen har avtalsenlig bestämmelseort i Sverige eller annan stat inom det blivande konventionsområdet. Det stämmer med passagerarkonventionens regler och möter i och för sig intet hinder i Tokyoutkastet. De sjöfartspolitiskt färgade farhågor som ligger bakom det sistnämnda utkastets begränsning i förhållande till passagerarkonventionen förtjänar enligt kommittén inte beaktande i detta sammanhang.

Bortsett från en detaljanmärkning som jag strax skall återkomma till har några invändningar mot kommittéförslaget i denna del inte gjorts under remissbehandlingen.

Kommitténs förslag bygger som nämnts på förutsättningen att en på Tokyoutkastet byggd konvention föreligger, när lagstiftningen genomförs. Då denna förutsättning inte är uppfylld är det nödvändigt att göra vissa sakliga justeringar i kommittéförslaget. Kommitténs förslag till rättsteknisk lösning av frågan om de tvingande reglernas tillämplighet är, såsom också påpekats under remissbehandlingen, svåröverskådlig och bör föranleda en genomgripande omredigering.

Rättstekniskt bör frågan om den tvingande regleringen lösas så att bestämmelser härom tas in i två paragrafer som avslutar kapitlet och i vilka anges vilka regler som är tvingande, i vilken fart den tvingande regleringen gäller och vilka förbehåll från denna tvingande reglering som bortfraktaren är berättigad att göra. Till dessa paragrafer bör så hänvisas i en bestämmelse i kapitlets inledande avsnitt vilken för övriga paragrafers vidkommande slår fast principen om avtalsfrihet. Formellt sett framträder denna regel som en huvudregel men dess reella innebörd är obetydlig med hänsyn till omfattningen av de tvingande regler som jag kommer att föreslå.

Vad sedan angår den tvingande regleringens innehåll bör, i saklig överensstämmelse med vad kommittén avsett, föreskrivas att samtliga regler om bortfraktarens ansvarighet skall vara tvingande i den meningen att de inte genom avtal kan åsidosättas till nackdel för passageraren.

Detsamma bör gälla beträffande bestämmelserna om passagerarens ansvar för skada som resgodset förorsakar, bortfraktarens retentionsrätt i resgodset samt parternas rätt att häva avtalet och frågor som har samband därmed. Den föreslagna regleringen innebär att ingenting hindrar bortfraktaren från att i befodringsavtalet åta sig längre gående förpliktelser eller att helt eller delvis avstå från sina lagenliga rättigheter. Det är givetvis inte heller något som hindrar passageraren att, efter det att skadan har inträffat, genom ett förlikningsavtal avstå från de rättigheter som lagen ger honom; detta följer av allmänna rättsgrundsatser och behöver inte nämnas i lagen.

Den tvingande regleringen bör först och främst gälla i inrikes och internordisk fart. Det skydd för passageraren som regleringen innebär bör dessutom gälla i annan utrikes passagerarfart från eller till Sverige, Danmark, Finland eller Norge. Däremot torde det vara lämpligast att skjuta på frågan i vad mån annan utrikes passagerarfart bör vara underkastad tvingande reglering. Ställning därtill bör tas sedan en ny internationell konvention i ämnet blivit antagen.

Vad härefter rör frågan om bortfraktarens möjligheter att göra förbehåll om ansvarsfrihet bör i enlighet med kommittéförslaget en sådan möjlighet föreligga beträffande den tid som ligger före eller efter den egentliga befodrings tiden. För passagerare och resgods bör således förbehåll i princip kunna tas för tiden före ombordstigningen och efter det passageraren gått iland. Likaså bör bortfraktaren, om han så önskar, kunna förbehålla sig ansvarsfrihet för levande djur som passageraren medför. Djurtransporter kan generellt innebära speciella riskmoment som lagstiftningen inte bör tvinga bortfraktaren att bära ansvaret för. Jag delar dock inte den under remissbehandlingen framförda uppfattningen att befodrings av levande djur bör helt falla utanför bortfraktarens transportansvar. Som jag tidigare nämnt (avsnitt 3.5.1) bör slutligen förbehåll om ansvarsfrihet kunna tas till den del befodrings utförs av annan redare om detta från början har varit avtalat eller klart förutsatt eller om passageraren enligt avtalet har rätt anlita en annan redare för befodrings såsom förekommer t. ex. i Öresundstrafiken.

Jag delar uppfattningen att det i detta sammanhang liksom i fråga om godsbefodrings är motiverat med föreskrifter om tillämplig lag. Kommittéförslaget har utformats med utgångspunkt från antagandet att en ny konvention, grundad på Tokyoutkastet skulle föreligga när lagstiftningen genomfördes och innebar att svensk eller på den blivande konventionen grundad lag skulle tillämpas när befodrings hade viss anknytning till Sverige eller annan konventionsstat. Eftersom någon slutligt antagen konvention ännu inte föreligger måste under alla förhållanden en annan lösning väljas. Utan konventionsbindning är situationen för passagerarbefodrings del en annan än den som gäller för gods-befodrings och som tidigare har berörts (jfr 3.4.5). Även här kan dock

två principiellt skilda lösningar ställas mot varandra (jfr 3.4.5). På den ena sidan kan sådana lagvalsregler tänkas som ger uttryck för de s. k. anknytningsmoment som enligt gängse normer brukar bestämma lagval för rättsförhållanden av denna art. Jag tänker på att kontraktssortens eller avgångsortens lag brukar anses ligga nära till hands. Även bestämmelseortens lag kan komma i fråga och som kommittéförslaget visar saknas ej heller andra tänkbara anknytningsmoment. Den motsatta lösningen är att välja domstolslandets egen lag. Förutom att därvid sparas mödan för parterna och domstolen att utröna innehållet i främmande rätt kan man — i ett konventionslöst läge som det förevarande — försäkra sig om att egna tvingande lagregler i stället för främmande, kanske dispositiva sådana blir tillämpliga på sådan passagerarbefordran som man särskilt har anledning att reglera. Jag tänker framför allt på passagerarfarten mellan de nordiska länderna. Men enligt min mening bör samma regler gälla för all passagerarbefordran med avtalsenlig avgångs- eller bestämmelseort i Sverige, Danmark, Finland eller Norge. Vid de nordiska departementsöverläggningarna har nåtts enighet härom och om att syftet bäst infrias genom att i vart och ett av de nordiska länderna tillämpas domstolslandets lag. Denna lösning ligger också i linje med vad som beträffande godsbefordran föreslagits beträffande befordran från icke-konventionsstat till nordiskt land. Syftet är detsamma, nämligen att tillförsäkra befordran som berör de nordiska länderna det skydd som de egna lagreglerna ger. Det bör med denna lösning inte möta hinder att främmande rätt tillämpas på sådana problem som ej täcks av inhemska tvingande lagregler.

I enlighet med vad jag anfört i det föregående har inom justitiedepartementet utarbetats förslag 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.

3.6 Sjölagförslagets enskilda bestämmelser

5 kap. SjöL har för närvarande rubriken "Om befraktning" och omfattar både godsbefordran och passagerarbefordran. Förslaget delar emellertid upp dessa bestämmelser på ett reviderat 5 kap. och ett nytt 6 kap., av vilka 5 kap. reserveras helt för godsbefordran och 6 kap. för passagerarbefordran. Rubrikerna har därför jämkats till att lyda: "Om befordran av gods" resp. "Om befordran av passagerare och resgods". De danska och norska kapitelrubrikerna har motsvarande lydelse. Där annat inte särskilt anges har bestämmelserna tagits upp under samma paragrafnummer i de danska, norska och svenska texterna (jfr också bilaga 7).

Förslaget utgår från nu gällande lydelse av SjöL. I prop. 1973: 42 har lagts fram förslag till ändringar av SjöL, vilka i några få fall berör samma paragrafer som förevarande lagförslag. I nämnda proposition föreslås sålunda bl. a. att nuvarande 8 § i sak oförändrad tas upp i 233 §, att den särskilda definitionen av Poincaréfranc utgår ur nuvarande 255 § och tas upp som en särskild bestämmelse i 348 § samt att preskriptionsbestämmelserna i nuvarande 284 § flyttas till 347 §. Vidare föreslås vissa redaktionella justeringar i 337 §. Båda lagförslagen avses träda i kraft den dag Kungl. Maj:t förordnar. Eftersom det nu framlagda lagförslaget kan tänkas träda i kraft före det i prop. 1973: 42 framlagda har det varit nödvändigt att utgå från SjöL i dess nu gällande lydelse. De samordningsproblem som kan uppkomma mellan de båda lagförslagen behandlas ytterligare i det följande (3.8).

2 kap.

Om redande i fartyg

8 §

I paragrafens tredje stycke i den nuvarande lydelsen erinras om att bestämmelser om redares frihet från ansvarighet finns i 122 och 171—173 §§ SjöL samt i KonL. I de nämnda paragraferna i SjöL finns bestämmelser om frihet från ansvarighet i vissa fall när någon som bortfraktaren enligt 8 § första stycket svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse (nämligen vid nautiskt fel och brand) samt om begränsning av ansvaret till visst belopp. Dessa bestämmelser utgöres undantag från den i 8 § fastlagda huvudprincipen om redarens principalansvar. Bestämmelser av detta slag finns i det nu framlagda förslaget i 118, 120 och 130 §§, upptagna i 5 kap. (godsbefordran), samt i 192 och 193 §§, upptagna i 6 kap. (passagerarbefordran).

Enligt det i prop. 1973: 42 framlagda förslaget skall 8 § i sak oförändrad tas in i 233 §. I samband därmed göres det förtydligandet i tredje stycket att hänvisningen utvidgas till att avse även bestämmelserna i 10 kap. om s. k. globalbegränsning av redareansvaret.

I enlighet med nyssnämnda förslag har tredje stycket utformats som en erinran om att bestämmelser om inskränkning av redares ansvarighet finns i 5, 6 och 10 kap. SjöL samt i KonL. Beträffande den anpassning av lydelsen av förevarande paragraf till förslaget i prop. 1973: 42 som senare kan behöva göras, hänvisas till avsnitt 3.8.

5 kap.

Om befordran av gods

Kapitlets rubrik över avsnittet om resebefraktning har flyttats från platsen närmast efter 76 § till platsen närmast före denna paragraf, som behandlar fartygets behöriga skick och i förslaget föregås av särskild rubrik för att utmärka detta.

71 §

Denna paragraf (71 § i kommittéförslaget) har delvis motsvarighet i 76 § SjöL och i 1 § a KonL. Den innehåller vissa definitioner av bortfraktarbegreppet m. m. och överensstämmer väsentligen med de danska och norska texterna. Kommittéförslaget överensstämde helt med dessa. Men dess relativt utförliga begreppsbestämningar rönste delvis kritik under remissbehandlingen och i departementsförslaget har definitionerna förenklats.

I första stycket definieras bortfraktare och befraktare. Den som genom avtal åtar sig sjötransport av gods åt annan är bortfraktare och hans motpart i fraktavtalet är befraktare. Därav kan härledas bl. a. termen underbortfraktare, som används ifall befraktaren i sin tur träffar fraktavtal med annan på grundval av sitt eget befraktningsavtal. Befraktaren uppträder ju då själv som bortfraktare i förhållande till sin transportkund och man brukar därför beteckna honom som underbortfraktare.

Med avtal åsyftas både certeparti och annat fraktavtal. Bortfraktaren är vanligen en redare, dvs. någon som driver sjöfart med eget eller annans fartyg för egen räkning. Men han kan också, som redan antytts, vara befraktare som t. ex. förfogar över fartyg på viss tid eller för viss resa. Han behöver ej ens vara befraktare. Ty även om han inte förfogar över fartyg vid avtalsslutet kan han uppträda som bortfraktare och alltså träffa fraktavtal med i och för sig bindande verkan. Jag tänker närmast på skeppsmäklare och speditörer som stundom föredrar att uppträda som självständiga parter i fraktavtal i stället för som mellanmän. Jag har delvis varit inne på detta problem i den allmänna motiveringen (jfr 3.5.1).

Jag vill fästa uppmärksamheten vid att definitionen förutsätter att det är fråga om befordran med fartyg. Den som åtar sig att bogsera t. ex. en pråm till sjöss blir alltså inte därmed bortfraktare och rättsförhållandet mellan honom och hans motpart i bogseringsavtalet regleras ej av 5 kap. SjöL. Det hindrar visserligen ej att kapitlets regler kan få analogisk tillämpning på sådana rättsförhållanden. Utförs godsbefordran t. ex. genom bogsering av pråm vari godset lastats, kan bogseraren ha uppträtt som bortfraktare och pråmredaren torde i så fall närmast få betraktas som verkställande redare, ifall han ej är identisk med bogseraren. Men pråmredaren kan naturligtvis själv uppträda som bortfraktare och genomföra befordringen med hjälp av bogseraren. Den sistnämnde torde då uppträda som självständig medhjälpare till bortfraktaren. Jag har varit inne på ansvarsproblemen för sådana fall i det föregående (3.4.2 och 3.4.3) och får anledning att återkomma till dem vid förslagets 123 och 168 §§.

I andra stycket definieras först resebefraktning och tidsbefraktning, i

överensstämmelse med vad som torde vara förhärskande uppfattning inom sjöfartsnäringen, så att resebefraktning föreligger när frakten (dvs. vederlaget för befordringen) beräknas för resa och tidsbefraktning när frakten beräknas för tid. Detta har ingen motsvarighet i SjöL f. n.

Härutöver upptar detta stycke en bestämmelse, som i likhet med 76 § SjöL innebär att resebefraktning omfattar de olika formerna helbefraktning, delbefraktning och styckegodsbefraktning.

72 §

Denna paragraf (72 § i kommittéförslaget) svarar till största delen mot 71 § SjöL.

Första stycket ger uttryck åt den för godsbefordringsreglerna grundläggande, redan gällande satsen att de är dispositiva och sålunda kan sättas ur spel genom avtal eller på grund av sedvänja. Därvid görs förbehåll för de tvingande reglerna om konossementsfart och inrikes certepartifart som får sin närmare bestämning i 168 §.

Andra stycket innefattar hänvisning till KonL.

I tredje stycket har upptagits erinran om att godsbefordran till sjöss i vissa fall — såsom när godset befordras lastat på järnvägsvagn eller vägfordon — kan vara underkastad gällande internationellt fördrag om befordran med annat transportmedel. Här åsyftas i första hand det europeiska järnvägsfördraget av år 1961 (CIM-konventionen) och det europeiska fördraget om det internationella vägfraktavtalet (CMR-konventionen). Rättsförhållandet mellan järnvägs- respektive lastbilstransportören och lastägaren regleras i dessa fall av de nämnda konventionerna. Däremot blir SjöL tillämplig på avtalet mellan sjöbortfraktaren och järnvägen respektive lastbilsföretaget. Jag erinrar f. ö. om slutbestämmelsen i KonL.

73—75 §§

Dessa paragrafer (73—75 §§ i kommittéförslaget) svarar med redaktionella jämkningar mot 73—75 §§ SjöL.

76 §

Denna paragraf (76 § i kommittéförslaget) motsvarar nuvarande 72 § SjöL och går tillbaka på Haag-Visbyreglernas art. 3: 1, som reglerar bortfraktarens skyldighet att sätta fartyget i behörigt skick före resans början. Paragrafen har avfattats i nära överensstämmelse med konventionstexten men den innehåller ingen begränsning till tiden före resans början och anger ej heller att skyldigheten skall iakttas med tillbörlig omsorg. Att det är fråga om krav på s. k. ursprunglig sjövärdighet och att ansvaret ej är strikt framgår av ansvarighetsreglerna i förslagets 118 § tredje stycket. Medan de nuvarande bestämmelserna genom placeringen i 72 § utgör inledande bestämmelser till kapitlet förs de enligt

förslaget till kapitlets andra avsnitt om resebefraktning. Vad som i samma hänseenden gäller vid tidsbefraktning framgår av 138 § SjöL under kapitlets tredje avsnitt.

I svensk sjörettslig lagtext används uttrycket sjövärdighet för att beteckna ett fartygs sjöduglighet i teknisk mening, inte som omfattande andra moment i dess behöriga skick såsom bemanning, proviantering m. m. (s. k. resevärdighet) och lastrummens m. fl. utrymmens lämplighet att föra last (s. k. lastvärdighet). Som överordnat begrepp används i stället termen fartygets "behöriga skick". I dansk och norsk lagtext omfattar däremot sjövärdighetsbegreppet både teknisk sjöduglighet och rese- och lastvärdighet. Detta svarar närmare mot konventionens metodik. Vårt språkbruk är emellertid härvidlag genomfört i andra delar av SjöL (jfr 5a och 58 §§) och har även beaktats i sjösäkerhetslagstiftningen. Jag har därför funnit det föra för långt att i detta sammanhang — såsom förordats under remissbehandlingen — övergå till den dansk-norska tekniken.

91 §

Denna paragraf fanns inte med i kommittéförslaget och saknas även i det danska förslaget. Den har motsvarighet i det norska förslaget.

Paragrafen överensstämmer med 91 § SjöL och innefattar förbud mot att gods lastas på däck. Den nuvarande reservationen för avtal eller sedvänja har utmönstrats som obehövlig, eftersom det framgår redan av 72 § att bl. a. denna bestämmelse skall tillämpas bara i den mån annat inte är avtalat eller följer av sedvänja.

95 §

Denna paragraf (95 § i kommittéförslaget) motsvarar 95 och 167 §§ SjöL och införlivar i övrigt Haag-Visbyreglernas art. 3:7 med SjöL:s bestämmelser i ämnet.

Liksom nämnda konventionsartikel reglerar paragrafen konossement både på grundval av godsets mottagande, s. k. mottagningskonossement, och på grundval av dess lastning, s. k. ombordkonossement.

Första stycket svarar nära mot paragrafens nuvarande första stycke. Det är alltjämt meningen att avlastaren skall vara den som har rätt att kräva att konossement utfärdas. Denne kan men behöver inte vara identisk med befraktaren. Vad beträffar den som skall utfärda konossementet avses formuleringen "bortfraktaren eller befälhavaren eller den bortfraktaren eljest bemyndigat därtill" tillåta att befälhavaren i förekommande fall kan utfärda handlingen på bortfraktarens vägnar lika väl som på den verkställande redarens-fartygsägarens vägnar, en möjlighet som jag berört redan i avsnitt 3.4.2. Att bortfraktaren enligt förslaget inte skall bli fri från sitt transportansvar ens ifall konosse-

mentet utfärdas på den verkställande redarens vägnar har jag angivit i samma avsnitt.

Andra stycket bestämmer inte — till skillnad från 167 § SjöL — vad ett mottagningskonossement är utan förutsätter som konventionsregeln i fråga att sådant konossement kan utfärdas, något som i själva verket är mycket vanligt i modern sjöfart. Av den definition av begreppet konossement som har tagits in i 151 § första stycket följer att med konossement avses såväl mottagnings- som ombordkonossement.

Tredje och fjärde styckena återger innehållet i andra och tredje styckena av 95 § SjöL utan ändring i sak.

97 §

Denna paragraf (97 § i kommittéförslaget) bygger liksom nuvarande ordning på konventionens art. 4: 3 och 6.

Första stycket föreskriver ansvar för befraktaren, ifall godset på grund av fel eller försummelse på hans sida orsakar skada för bortfraktaren eller — utan att bortfraktaren lider skada — på fartyget. Enligt nuvarande ordning ligger ansvaret på avlastaren men vid de nordiska departementsöverläggningarna har man funnit det riktigast att lägga ansvaret på bortfraktarens medkontrahent i avtalet, dvs. befraktaren. I konventionen används uttrycket "shipper" respektive "chargeur". Enligt definitionen av bortfraktare i konventionens artikel 1 är "shipper" resp. "chargeur" bortfraktarens motpart i fraktavtalet. Det får antas bäst överensstämma med konventionens mening att lägga förevarande ansvar på befraktaren och inte på avlastaren. Frågan om vem som skall bära ansvaret för skada orsakad av godset är av särskild betydelse i de fall som avses i andra stycket, som föreskriver strikt ansvarighet. Är befraktaren och avlastaren icke samma person och har skadan orsakats av fel eller försummelse av avlastaren, kan befraktaren genom regresskrav återkräva vad han har utgivit i ersättning enligt denna bestämmelse.

Ansvaret har, i överensstämmelse med konventionstexten men med avvikelse från nuvarande regel, begränsats till att gälla ansvarigheten gentemot bortfraktaren och den som är skadelidande vid fartygsskada, t. ex. en redare som inte själv står i rättsförhållande till befraktaren. Den ansvarighet som kan föreligga gentemot andra skadelidande, t. ex. andra lastägare, bör regleras enligt allmänna skadeståndsregler. Det bör framhållas att, i överensstämmelse med konventionen, bestämmelsen i första stycket enligt 168 § är tvingande till befraktarens fördel. I sådan fart som avses i sistnämnda paragraf skall det således inte vara möjligt att avtala om strikt ansvarighet för befraktaren för skada vållad av gods som inte är av farlig beskaffenhet. En annan ändring i förhållande till gällande rätt ligger i att det skadebringande godset inte skall behöva vara avlämnat för att ansvar skall inträda. Godset kan t. ex. vålla skada

för bortfraktaren i hans terminal eller på kaj, innan det omhändertagits av bortfraktaren.

Andra stycket föreskriver ett strikt ansvar för befraktaren såvitt gäller sådan skada för bortfraktaren eller eljest på fartyget som orsakas av lättantändligt, explosivt eller eljest farligt gods, förutsatt att det bragts ombord utan att bortfraktaren hade dess farliga beskaffenhet klar för sig. Utom att ansvaret läggs på befraktaren har här gjorts den ändringen att regeln begränsats till styckegodsbehaftning. Regeln vilar på konventionens art. 4: 6 och konventionen är i princip skriven just för styckegodsbehaftning. Därför har man vid de nordiska departementsöverläggningarna ansett sig kunna genomföra en sådan begränsning. Bortfraktarens rätt att oskadliggöra farligt gods regleras i 119 §.

När andra stycket begränsats till styckegodsbehaftning har detta skett av hänsyn till att det kan vara svårt att täcka ett strikt ansvar med ansvarsförsäkring. Däremot är fartyget och annat som kan skadas i regel täckt av försäkring. Såvitt gäller styckegodsbehaftning är vi emellertid bundna av konventionen men det har inte ansetts lämpligt att låta bestämmelsen omfatta annan behaftning. Frågan om vilket ansvar för farligt gods som åvilar befraktaren vid annan behaftning än styckegodsbehaftning får avgöras enligt allmänna regler och främst med beaktande av vad fraktavtalet kan innehålla på denna punkt.

Befraktarens ansvar gentemot tredje man blir här som i första stycket att bedöma enligt allmänna skadeståndsregler.

98 §

Denna paragraf (98 § i kommittéförslaget) svarar med redaktionell jämkning mot gällande 98 § SjöL, som i sin tur bygger på konventionsartikel 4: 4. Orden "annat uppehåll" i den nuvarande lydelsen har slopats såsom överflödiga. Deviation täcker både avvikelser i färdväg och ren försening. Konventionen innebär efter sin ordalydelse att varje deviation i syfte att bärga gods eller rädda liv är tillåten. SjöL skiljer här på livräddning och bärgning så att skälighetskrav ej ställs på deviation för att rädda liv. Förslaget närmar texten till konventionens men är likväl avsett att medge skälighetskrav på varje deviation. Det torde dock vara uppenbart att deviation som företas för att rädda människoliv praktiskt taget alltid är skälig.

101 §

Denna paragraf (101 § i kommittéförslaget) innefattar redaktionell bearbetning av 101 § SjöL med beaktande av konventionsartikel 3: 2.

102 §

Denna paragraf (102 § i kommittéförslaget och utan motsvarighet i de danska och norska texterna) innefattar en redaktionell bearbetning

av 102 § SjöL med beaktande av de justeringar som företogs i 64 och 65 §§ SjöL i samband med 1967 års sjölagsändringar (jfr NJA II 1967 s. 49).

118 §

Denna paragraf (118 § i kommittéförslaget) svarar mot 118 § SjöL och konventionens artikel 4: 1 och 4: 2. I frågan om de överväganden som ligger bakom utformningen av denna paragraf hänvisas till den allmänna motiveringen (avsnitt 3.4.1.1 och 3.4.1.2).

Första stycket ger uttryck för bortfraktarens presumtionsansvar och grundas på Haag-Visbyreglerna art. 4: 2 punkt q. Som berörts i den allmänna motiveringen omfattar ansvaret uttryckligen även ren dröjsmålsskada. Anvaret gäller under hela den tid som godset är i bortfraktarens vård. Genom bestämmelserna i 168 och 169 §§ regleras i vilken utsträckning ansvarigheten är tvingande.

Andra stycket tar upp de återstående grunderna för bortfraktarens ansvarsfrihet som finns i konventionens art 4: 2 punkterna a—p; jfr avsnitt 3.4.1.1. Det åligger bortfraktaren att visa att det föreligger en sådan omständighet som befriar honom från ansvar. Såsom har nämnts i den allmänna motiveringen får bestämmelserna i punkterna c)—p) anses sakna självständig betydelse vid sidan av huvudregeln i första stycket. *Tredje stycket* innehåller de föreskrifter om bortfraktarens presumtionsansvar för fartygets behöriga skick som finns i konventionsartikel 4: 1. Därvid har genom hänvisning till andra stycket klargjorts att detta sistnämnda ansvar bryter igenom den ansvarsfrihet för t. ex. nautiskt fel som andra stycket föreskriver.

Fjärde stycket hänvisar i fråga om medverkan på befraktarens sida till jämkningsregeln i 5 kap. 5 § skadeståndslagen (1972: 207).

Den i kommittéförslaget som ett andra stycke i denna paragraf upptagna regeln om ansvarsfrihet för skälig deviation har utelämnats i departementsförslaget. Nordisk enighet har uppnåtts om att en sådan regel är överflödigt vid sidan av 98 §.

119 §

Denna paragraf (119 § i kommittéförslaget) svarar mot 119 § SjöL och konventionsartikel 4: 6. Den har redigerats i närmare överensstämmelse med konventionstexten än vad som nu är fallet. Dessutom har den avfattats så att hänsyn tas också till att godset kan äventyra människoliv. Den utvidgning i förhållande till konventionstexten som detta innefattar har ansetts naturlig och förenlig med konventionen.

Liksom enligt nuvarande lydelse av 119 § är bortfraktarens rätt att utan ersättningsskyldighet föra iland, förstöra eller oskadliggöra godset beroende av att detta påkallas av omständigheterna. Han får inte heller vidta mera långtgående åtgärder än som i det speciella fallet krävs för

att avvärja den fara som godset representerar. Detta får anses överensstämma med konventionens mening trots att uttrycket "efter omständigheterna" inte återfinns i konventionstexten.

120 §

Denna paragraf (120 § i kommittéförslaget) svarar delvis mot 122 § SjöL och mot 120 § samma lag. Den går tillbaka på Haag-Visbyreglerernas art. 4: 5 om transportansvarets begränsning. Departementsförslaget innefattar en i nordiskt samråd företagen redaktionell bearbetning av bestämmelserna i kommittéförslaget.

Första stycket svarar mot konventionsartikel 4: 5 b; jfr 120 § SjöL. Det reglerar skadevärderingen och slår fast den viktiga, ehuru inte för SjöL nya principen att det är värdet på bestämmelseorten och inte fakturavärdet som skall läggas till grund för beräkningen (jfr SvJT 1969 s. 21 f och NJA I 1955 s. 661). I övrigt bestäms beräkningsmetoden närmare genom anknytning till börspris, marknadspris eller gängse värde av gods av samma slag och kvalitet. Konventionens referens till "the total amount recoverable" motsvaras i förslaget av hänvisning till 118 § där även ren dröjsmålsskada enligt departementsförslaget regleras uttryckligen. Av den anledningen saknar departementsförslaget också motsvarighet till kommittéförslagets formulering "eljest till godset hänförlig förlust eller skada".

I *andra stycket* har tagits upp motsvarighet till art. 4: 5 a). Bortfraktarens ansvarighet är enligt detta stycke begränsad till 10 000 Poincaréfrancs per kולי eller annan enhet av godset eller 30 Poincaréfrancs per kilo av godsets bruttovikt. Frågan om vad som förstås med kולי eller enhet löser förslaget lika litet som gällande rätt. På den punkten får man söka vägledning i vad som uppnåtts i nordisk och annan internationell rättstillämpning.⁹ Viktbegränsningen omfattar genom anknytningen till bruttovikt även emballage men det är naturligtvis fråga om det gods som faktiskt skadats. På den andra sidan kan delskada i själva verket innebära att hela kollit eller sändningen måste anses skadat. Det bör ej förbises att begränsningsregeln träder i funktion bara om ersättningsbeloppet överskrider gränsen.

Definitionen av Poincaréfrancs tas upp i en särskild paragraf i 15 kap. SjöL, 348 §.

Tredje stycket motsvarar art. 4: 5 c) och upptar den s.k. samlastnings- eller containerklausulen. Den fastställer hur ansvarsgränsen skall beräknas enligt kolliregeln i fråga om samlastat gods, när det skall avgöras vilken beräkningsmetod, kolliregeln eller kiloregeln, som medför den högsta ansvarsgränsen.

Problemen kring den ansvarsmässiga behandlingen av containers och andra samlastningsenheter har som nämnts i den allmänna motiveringen

⁹ Jfr Selvig, Unit Limitation of Carrier's Liability, s. 35—80.

(avsnitt 3.4.1.3) visat sig vara svårhanterliga. Det samlastade godset kan behandlas som en eller flera enheter allt efter omständigheterna och med ytterst varierande materiella resultat. Förslaget innebär, liksom Haag-Visbyreglerna, att antalet kollin eller enheter som samlastats måste på grundval av avlastarens uppgifter redovisas i konossementet för att de skall läggas till grund för beräkningen av ansvarsgränsen. Bortfraktaren nödgas då ej svara med hög begränsning för innehåll som han inte närmare känner till och konossementsförvärvaren kan av konossementet utläsa under vilken ansvarighet godset skeppas och kan sålunda bättre än eljest avgöra, vilken ersättning som maximalt kan utgå om godset förloras, skadas eller försenas. Genom avlastarens uppgifter sätts bortfraktaren i tillfälle att på lämpligt sätt — t. ex. i förväg bekantgjorda tariffer — betinga sig högre vederlag för befordran av gods under den ökade ansvarighet som samlastningsklausulen medför. Men att så sker är ej en förutsättning för att klausulen skall bli tillämplig. Det är nog att det samlastade godset preciserats med avseende på antal kollin eller enheter. Det framgår av den svenska delegationsrapporten från Brysselkonferensen att konventionsregeln i fråga avser att möjliggöra att t. ex. en container redovisas särskilt och därigenom skall behandlas som särskild begränsningsenhet. Ehuru konventionstexten inte är klar på denna punkt får det antas vara avsett att så skall ske. En motsatt tolkning skulle bl. a. leda till olika behandling av containerna vid tillämpning av kollibegränsning och viktbegränsning. I det senare fallet blir den nämligen på grund av anknytningen till godsets bruttovikt behandlad som emballage och därigenom lagd till grund för ansvarsberäkningen.

Konventionen löser inte frågan hur containerklausulen skall tillämpas när antalet kollin i containern endast delvis redovisas i konossementet. Vid de nordiska departementsöverläggningarna har man enats om att klausulen bör ges den tolkningen att varje redovisat kolli räknas som en enhet samt det samlastade godset i övrigt anses utgöra en enhet. Bestämmelsen har utformats i enlighet härmed.

Kombinationen av kolli- och kilobegränsning leder till att avlastaren genom att endast delvis redovisa samlastat gods kan åstadkomma att begränsningsbeloppet blir högre än vid fullständig redovisning.¹⁰ Detta torde vara en ofrånkomlig men i och för sig ofarlig effekt av Haag-Visbyreglernas konstruktion.

Fjärde stycket motsvarar art. 4: 5 g) och utgör inte någon nyhet i och för sig. Det finns redan i Haagreglerna och innebär att genom särskild värdedeklaration kan bestämmas högre begränsningsbelopp än som följer av andra och tredje styckena och att det sålunda deklarerade värdet skall antas utgöra godsets verkliga värde i den mån ej annat visas.

Femte stycket återger art. 4: 5 e) som går ut på att bortfraktarens

¹⁰ Jfr Sisula i Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1970: 1.

rätt till ansvarsbegränsning bortfaller, om han vållat skadan uppsåtligen eller genom särskilt kvalificerad vårdslöshet.

I kommittéförslaget fanns ytterligare ett stycke, som gick tillbaka på art. 4: 5 h) i Haag-Visbyreglerna och befriade bortfraktaren från ansvarighet, ifall avlastaren svikligen lämnat honom oriktig uppgift till konossementet om godsets beskaffenhet eller värde. Denna konventionsregel — som i Haagreglerna direkt anknyter till vad som sägs om värdeklamation — får antas gälla just för fall av sådan deklamation och bör inte anses gå längre än att beröva befraktaren de förmåner som regeln om deklarerat värde ger honom vid beräkning av ersättningsbeloppet. En tillämpning av 30 § lagen (1915: 218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område leder emellertid till samma resultat och någon särskild regel har därför inte tagits upp i 120 §. Detsamma gäller de danska och norska texterna.

121 §

Denna paragraf (121 § i kommittéförslaget) går tillbaka på art. 3: 6 i Haagreglerna men saknar direkt motsvarighet i gällande rätt. I fråga om art. 3: 6 sista stycket i Haag-Visbyreglerna hänvisas till 284 §.

Nuvarande 121 § SjöL innehåller en reklamationsregel av innebörd att bortfraktaren förlorar sin rätt till talan vid underlåten reklamation. Vid inarbetningen av Haag-Visbyreglerna i SjöL måste denna ersättas av konventionens reklamationsregel. Det torde visserligen sakna självständig betydelse att föreskriva den påföljden för underlåten reklamation att godset i brist på bevis om motsatsen antas utlämnat sådant det beskrivits i konossementet. Detta gäller likafullt. När bestämmelsen likväl tagits med i förslaget är det närmast för att den finns i konventionen och måhända kan tänkas få betydelse när svensk rätt skall tillämpas av utländsk domstol. Eftersom bestämmelsen är tvingande (jfr 168 §) torde den vidare i fart som avses i 169 § hindra att reklamationsregel av annat innehåll tas in i konossementet eller fraktavtalet.

122 §

Denna paragraf (122 a § i kommittéförslaget) svarar mot Haag-Visbyreglernas art. 4bis men har ingen motsvarighet i gällande rätt.

Första stycket återger art. 4bis: 1. Det innebär, att alla SjöL:s regler om befrielse från och begränsning av transportansvar skall gälla oavsett om ersättningsanspråket grundas på fraktförhållandet eller annan grund, t. ex. brottsligt förfarande. Bestämmelsen modifieras dock betydligt av regeln i 120 § femte stycket, som betar bortfraktaren begränsningsrätt i fall av uppsåtligt eller grovt vårdslöst skadevållande. Bestämmelsen gäller inte bara i fråga om begränsning av ansvaret utan också preskriptionsreglerna i 284 § (347 § i prop. 1973: 42). Även om allmän-

na skadeståndsrättsliga regler återopas som grund för talan, gäller således den i sistnämnda paragraf föreskrivna preskriptionstiden.

Andra och tredje styckena rör bortfraktarens medhjälpare. De innefattar den s. k. Himalayabestämmelsen, som innebär att också bortfraktarens anställda och andra medhjälpare kan återropa de för bortfraktaren gällande reglerna om ansvarsbefrielse och ansvarsbegränsning, förutsatt att medhjälparen inte vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma. Jag erinrar om att detta behandlats i den allmänna motiveringen (3.4.3).

123 §

Denna paragraf (123 § i kommittéförslaget) saknar motsvarighet i Haag-Visbyreglerna. Den behandlar ansvarsproblemen vid underbortfraktning och genomgångsbefordran, som jag behandlat i den allmänna motiveringen; jfr avsnitt 3.4.2.

Även efter att konossement utfärdats — t. ex. av en befälhavare för annans fartyg som bortfraktaren satt in på egen lastlinje — förblir bortfraktaren enligt *första stycket* ansvarig som om han själv utfört hela befordringen. För hans ansvarighet skall enligt andra punkten så långt det låter sig göra tillämpas bestämmelserna i 5 kap. Preskriptionsreglerna i 284 § (347 § i prop. 1973: 42) torde bli tillämpliga utan vidare.

Bestämmelsen att ansvarsreglerna skall tillämpas som om bortfraktaren själv utfört hela befordringen innebär, att denne inte går fri från ansvarighet om t. ex. skada vållats genom nautiskt fel av den verkställande redaren själv. Har denne vållat skadan uppsåtligen eller genom sådan vårdslöshet som avses i 120 § femte stycket, blir också den kontraherande redaren obegränsat ansvarig.

I *andra stycket* har tagits upp regler, som gör verkställande redare jämte bortfraktaren ansvarig för sin del av befordringen — vilket naturligtvis i förekommande fall kan innebära hela befordringen — enligt samma regler som gäller för bortfraktaren. Första punkten innehåller huvudregeln härvidlag. Enligt andra punkten har 122 § om bortfraktarens medhjälpare motsvarande tillämpning när talan förs mot den verkställande redarens medhjälpare. Tredje punkten föreskriver solidarisk ansvarighet för bortfraktaren och den verkställande redaren och tillfogar att denna solidariska ansvarighet skall rymmas inom samma begränsning med tillämpning av 120 §.

Kommittéförslaget upptog i denna paragraf regler som begränsade bortfraktarens rätt till ansvarsfriskrivning. I departementsförslaget har detta reglerats i 168 § tredje stycket.

128—129 §§

Dessa paragrafer (128—129 §§ i kommittéförslaget) har inte någon motsvarighet i Haag-Visbyreglerna men svarar mot gällande 128—129 §§. I förhållande till gällande rätt innefattar 128 § främst den ändringen att förutsättningen för att bortfraktarens skyldighet att uppfylla avtalet faller bort skall vara att avtalet avser befordran just med det förlorede eller kondemnerade fartyget så att naturaluppfyllelse är omöjlig. I 129 § har endast gjorts redaktionella jämkningar, delvis som följd av ändringen av 128 §.

130 §

Denna paragraf (130 § i kommittéförslaget) faller utom Haag-Visbyreglernas område men svarar mot nuvarande 130 §.

Som redan angivits täcks dröjsmål på bortfraktarens sida av den tvingande regleringen i 118 §. Där är det fråga om försening med befordran av mottaget gods. Till reglering återstår därmed sådana dröjsmål, främst vid helbefraktning, vilka beror av att fartyget kommit för sent till lastningshamnen eller över huvud taget ej ställts till förfogande för transporten (jfr 126 §). Detta ansvar underkastas genom hänvisning till 118 § samma regler som dröjsmål under befordringen — dvs. det får karaktär av presumtionsansvar med ansvarsfrihet för nautiskt fel m. m. — men skiljer sig från ansvaret för försening under befordringen främst genom att det ej är begränsat till visst belopp (jfr 120 §) och ej heller är tvingande (jfr 168 §).

135 §

Denna paragraf (135 § i kommittéförslaget) behandlar parternas ömsesidiga rätt att häva fraktavtal och faller helt utom ramen för konventionen. Den svarar mot nuvarande 135 § med mindre jämkningar. Bl. a. har ett tillägg gjorts som med sjöröveri såsom hävningsgrund likställer "annat väpnat våld". Tillägget är motiverat av de under senare år tilltagande s. k. kapningarna av transportmedel, låt vara att dessa koncentrerats till flygplan. Det har också gjorts klart att hävningsrätt föreligger även om befordringen redan inletts. Slutligen har i överensstämmelse med motivuttalanden till paragrafen (jfr NJA II 1936 s. 474) det preciserats att bestämmelsen är tillämplig bara när fara hotar det ifrågavarande fartyget eller lasten. Vid bedömningen av om fartyget hotas av fara kan hänsyn också tas till om besättningen är utsatt för fara. Beroende på omständigheterna kan fara som direkt hotar annan last än den last som fraktavtalet gäller också anses utgöra en fara för fartyget eller det ifrågavarande godset. I övrigt har paragrafen underkastats viss redaktionell bearbetning.

151—154 §§

Dessa paragrafer (151—154 §§ i kommittéförslaget) svarar väsentligen mot nuvarande 151—154 §§.

I 151 § första stycket har definitionen av konossement försetts med tillägg att handlingen skall vara betecknad som konossement eller innehålla föreskrift att godset utlämnas endast mot att handlingen återställs. Vidare har den preciseringen gjorts att godsets art och mängd skall anges i handlingen. Bestämmelsen har formats så att den täcker också mottagningskonossement. För att konossementsreglerna skall bli tillämpliga krävs således bara att ordet "konossement" angivits i rubriken eller att handlingen i texten anges vara ett konossement. Detsamma gäller om mot konossement svarande uttryck på främmande språk, t. ex. "bill of lading", används. Även om handlingen inte har betecknats som konossement blir reglerna tillämpliga om det i handlingen föreskrivs att godset utlämnas bara mot att handlingen återställs.

I 151 § andra stycket har för både mottagningskonossement och ombordkonossement föreskrivits, att handlingen skall innehålla uppgift om dag och ort för utfärdandet och om avlastaren. Mottagningskonossement skall vidare innehålla uppgift om mottagningsorten. Ombordkonossement skall ge upplysning om lastningsorten samt fartygets namn och nationalitet. Upplysning om fartygets art och om befälhavaren har ej ansetts böra krävas (jfr nuvarande 152 § första stycket 4).

Enligt 152 § första stycket 1—3 skall i konossement på avlastarens begäran intas uppgifter som nära stämmer med konventionsartikel 3: 3 första stycket. Det hör till bilden att godsets vikt inte behöver anges, om i stället mått eller stycketal upplyses. Detta är naturligtvis ej idealiskt med hänsyn till att bortfraktarens ansvarighet för godset kan bli underkastad begränsning efter godsets vikt. Men Visbyreglerna innefattar ej ändring av Haagreglerna på denna punkt. Det får antas att vikten likväl i allmänhet lätt kan utredas bl. a. genom innehåll i fakturor eller tullhandlingar. I överensstämmelse med gällande rätt föreskrivs i punkt 3 att uppgift skall lämnas om godsets "synliga" tillstånd. Detta uttryck svarar mot konventionens uttryck "apparent order and condition" respektive "conditionnement apparent" och är avsett att täcka också t. ex. förskämning som inte är direkt synlig utan enbart ger sig till känna genom dålig lukt. Enligt punkterna 4—6 skall konossement också innehålla uppgift om var och till vem godset skall lämnas ut samt om fraktens storlek och villkoren för befordringen och godsets utlämning. Mottagningskonossement skall dessutom ge upplysning om mottagningsdag och ombordkonossement om dagen då inlastningen avslutats. Denna bestämmelse saknar motsvarighet i konventionen.

Andra stycket i 152 § går liksom nuvarande andra stycke tillbaka på konventionsartikel 3: 3 andra stycket. Det har avfattats i nära överens-

stämmelse med konventionstexten men skall i sak ej innebära någon nyhet. Konventionstexten går bl. a. ut på att i konossement ej behöver tas in avlastaruppgift om godsets art eller vikt, mått eller märken, ifall bortfraktaren ej har rimlig möjlighet att undersöka dess riktighet. Det har redan från början varit klart att konventionen inte skall tillämpas bokstavligt på den punkten (jfr SvJT 1923 s. 217 och nuvarande lydelse av 152 § andra stycket). Bortfraktaren anses ej berättigad att i strid med omsättningsintresset vägra ta in uppgiften utan är skyldig att ta in den med reservation. Vid inarbetningen av konventionstexten har detta beaktats genom föreskriften att bortfraktaren ej skall vara skyldig att "utan förbehåll" ta in sådana uppgifter i konossementet.

I 153 och 154 §§ har endast företagits redaktionella jämkningar.

161 §

Denna paragraf (161 och 162 §§ i kommittéförslaget) har endast delvis motsvarighet i 161 § SjöL. Den går i första hand tillbaka på den genom Visbyreglerna reviderade konventionsart. 3:4 som behandlar konossementets bevisverkan. I förhållande till kommittéförslaget och de danska och norska texterna har vissa redaktionella jämkningar företagits i förtydligande syfte.

I första stycket återges med viss redaktionell bearbetning i förhållande till kommittéförslaget, innebörden av den reviderade konventionsregeln, som gör konossementet till exklusivt bevis — i godtroende förvärvares hand — att godset mottagits och lastats av bortfraktaren sådant det beskrivits i konossementet. Om t. ex. konossementet anger att 100 säckar kaffe har mottagits för befordran men endast 80 säckar utlämnas till den som förvärvat konossementet i god tro skall man vid bedömningen av bortfraktarens ansvarighet utgå från att de resterande 20 säckarna förkommit under befordringen, och detta även om bortfraktaren kunnat bevisa att han faktiskt endast har tagit emot 80 säckar för befordran (s. k. fingerat eller indirekt transportansvar). Om konossementet däremot innehas av avlastaren eller om konossementsförvärvaren var i ond tro, innebär bestämmelsen att bortfraktaren har möjlighet att bevisa att uppgiften i konossementet var oriktig och därmed undgå ansvarighet. Han kan t. ex. bevisa att det redan vid inlastningen uppmärksammats att partiet bara omfattade 80 säckar men att parterna enats om att ett s. k. rent konossement skulle utfärdas. Naturligtvis kan bevisning av denna typ vara nödvändig redan för att visa ond tro på mottagarens sida.

Bestämmelsen hindrar inte att den som förvärvat konossementet i god tro får föra bevisning om att konossementets uppgifter är oriktiga. Som jag närmare skall beröra under 162 § kan han i vissa situationer ha ett intresse av att föra sådan bevisning för att komma i åtnjutande av ett obegränsat ansvar för bortfraktaren. Någon reglering av bevisbördan

för förvärvarens goda tro innefattar förslaget ej och det innebär, i överensstämmelse med allmänna grundsatser i ämnet, att god tro som regel får presumeras. Att godset skall anses "lastat såsom det beskrivits i konossementet" innebär också att godset skall anses lastat i lastrum om konossementet inte innehåller uppgift om att däckslastning har ägt rum. I denna del motsvarar bestämmelsen nuvarande 162 § andra stycket. Det bör emellertid erinras om att det i containerfart ofta inte är möjligt att ange vilka containers som lastas på däck och vilka som lastas i fartygets rum. I sådana fall är det brukligt att på konossementet ange att containern får lastas på däck. Men mottagaren har i containerfart ofta anledning räkna med däckslastning även utan att detta framgår av konossementet.

I de situationer då konossementsuppgifterna skall anses vara riktiga kan bortfraktaren således freda sig från ersättningsanspråk endast enligt de för transportansvar gällande reglerna. Den främsta effekten härav är att ansvaret blir begränsat enligt 120 §. Det gäller, som jag framhållit i det föregående, även om godset faktiskt inte kommit ombord eller var skadat redan då bortfraktaren mottog det. Fiktionen att godset mottagits eller lastats så som konossementet anger kan tydligen inte brytas ens som ett led i bevisföring om att bortfraktaren ej brustit i vården om godset; han kunde eljest exculpera sig därvidlag just genom att visa att godset skadats innan han mottog det eller att det ej tagits ombord. Till skillnad från vad som är fallet enligt gällande rätt (161 § första stycket SjöL) kan mottagaren (konossementsförvärvaren) göra ersättningsanspråk gällande utan hinder av att han måst inse att bortfraktaren ej undersökt den ifrågavarande uppgiftens riktighet, t. ex. ifall godset befordrats i container som förseglats innan den avlämnades till bortfraktaren. I sådana fall torde bortfraktaren likväl reservera sig mot uppgiften.

Såsom nämnts under 152 § andra stycket kan bortfraktaren i konossementet göra förbehåll beträffande uppgift i konossementet, om han har skäligen anledning att betvivla uppgiftens riktighet eller han inte har haft rimlig möjlighet att kontrollera uppgiften. Har sådant förbehåll tagits, måste konossementsförvärvaren således räkna med att uppgiften kan vara oriktig och han är då inte längre i god tro. I syfte att stärka konossementets omsättningsvärde meddelas därför i andra stycket en bestämmelse som ålägger bortfraktaren ett ansvar för försummad undersökningsplikt. Bestämmelsen innebär att bortfraktaren inte utan vidare kan undandra sig ansvar genom att ta ett generellt förbehåll mot uppgift i konossementet. I tredje stycket meddelas vidare en särskild bestämmelse som innebär att underlåtenhet att i konossementet ta in uppgift om godsets och förpackningens tillstånd behandlas som om uppgift lämnats att godset och förpackningen är i gott synligt tillstånd.

Enligt *andra stycket*, som nära svarar mot nuvarande 161 § andra

stycket, kan bortfraktaren inte mot tredje man åberopa sådant förbehåll mot riktigheten av uppgift i konossementet som bortfraktaren har tagit enligt 152 § andra stycket, om bortfraktaren har insett eller bort inse att uppgiften är oriktig och han har underlåtit att förse förbehållet med uttrycklig anmärkning om i vilket hänseende uppgiften är oriktig. Har uttrycklig anmärkning förts in i konossementet går således bortfraktaren alltid fri från ansvarighet. Har bortfraktaren bara gjort ett generellt förbehåll, t. ex. "weight, measures, marks and numbers unknown", går han fri från ansvarighet om han inte insett och inte heller, med användande av normal aktsamhet vid sådan undersökning av godset som rimligen kan krävas av honom, borde ha insett att uppgiften var oriktig. Har bortfraktaren brustit i sin undersökningsplikt får han ej åberopa förbehållet. Godset skall då enligt första stycket anses ha mottagits eller lastats såsom det beskrivits i konossementet och bortfraktaren ådrar sig således ansvarighet enligt reglerna om transportansvar. Har bortfraktaren inte ens tagit ett generellt formulerat förbehåll leder bevisregeln i första stycket till att transportansvar kan utkrävas.

Undersökningsplikten gäller bara i förhållande till tredje man och bestämmelsen i andra stycket kan således bara åberopas av den som har förvärvat konossementet. Innehas konossementet av avlastaren går bortfraktaren enligt första stycket fri från ansvarighet, oavsett om förbehåll har tagits eller ej, om han visar att konossementsuppgifterna är oriktiga, t. ex. att det faktiskt mottagna antalet kollin var mindre än konossementet utvisar. I enlighet härmed bör — trots den kategoriska utformningen av andra stycket — inte heller en konossementsförvärvare som själv insett att uppgiften var oriktig, t. ex. vid uppenbar misskrivning — kunna göra den gällande efter sin lydelse för att utkräva ett indirekt transportansvar (jfr förslagets 162 §).

Tredje stycket motsvarar nuvarande 162 § första stycket och ålägger bortfraktaren en upplysningsplikt beträffande godsets och förpackningens synliga tillstånd. Har bortfraktaren vid sin undersökning av godset märkt eller bort märka att godset var skadat eller förpackningen bristfällig är han skyldig att göra en uttrycklig anmärkning om detta i konossementet. Bortfraktaren kan i sådant fall inte gå fri från ansvarighet gentemot konossementsförvärvaren genom att underlåta att i konossementet ta in någon som helst uppgift om godsets eller förpackningens tillstånd. Bestämmelsen i tredje stycket kompletterar således första stycket, vilket behandlar uppgifter om godset som har införts i konossementet, genom att etablera ett indirekt transportansvar för uppgift som inte införts i konossementet men som bort införas där. Konossementet innehåller i regel uppgift om att godset har mottagits i gott synligt tillstånd ("in apparent good order"). Detta är en positiv uppgift om godset som blir att bedöma enligt första stycket. Genom föreskriften i tredje stycket blir rättsverkan av att uppgift om godsets eller förpack-

ningens tillstånd saknas i konossementet densamma som när konossementet innehåller en positiv uppgift om att godset mottagits i gott synligt tillstånd.

I enlighet härmed föreskrivs att godset skall anses ha mottagits eller lastats i gott synligt tillstånd om anmärkning om skada på godset eller brist i dess förpackning inte tagits in i konossementet. Bortfraktaren har, liksom i de fall som avses i första stycket, rätt att föra motbevisning utom mot tredje man som har förvärvat konossementet i god tro. När konossementet saknar uppgift om godsets eller förpackningens tillstånd torde förvärvaren av konossementet alltid vara i god tro. Gentemot avlastaren kan bortfraktaren däremot gå fri från ansvarighet genom att visa att skadan förelåg redan när godset mottogs för befordran.

Föreskriften att godset skall anses ha mottagits eller lastats i gott *synligt* tillstånd innebär att bortfraktaren blir ansvarig endast för sådana skador som varit synliga, dvs. som han borde ha upptäckt om han varit normalt uppmärksam. Vid bedömningen av om bortfraktaren visat normal aktsamhet får hänsyn tas till samtliga de omständigheter som förelåg i det särskilda fallet, bl. a. godsets och förpackningens art och de väder- eller ljusförhållanden under vilka godset mottogs eller lastades. Med godsets synliga tillstånd avses inte bara vad som kan registreras med ögonen utan också vad som över huvud är registrerbart med sinnen, t. ex. lukt som visar att godset är skämt.

Den nuvarande bestämmelsen i 162 § andra stycket SjöL om att bortfraktaren inte får åberopa att godset förts som däckslast har som tidigare nämnts uteslutits med hänsyn till att dess innehåll är täckt av den nya 161 § första stycket.

162 §

Denna paragraf saknar motsvarighet i kommittéförslaget. Om tredje man lider skada genom att inlösa konossementet i förlitan på dess riktighet, blir bortfraktaren enligt första punkten ansvarig under förutsättning att han insett eller bort inse att konossementets innehåll var vilseledande för tredje man. I andra punkten föreskrivs att bestämmelserna i 161 § andra stycket och tredje stycket första punkten har motsvarande tillämpning. Detta innebär, såvitt gäller positiv uppgift om godset i konossementet, att bortfraktaren inte till sitt fredande från ansvarighet kan åberopa ett generellt förbehåll, om han insett eller bort inse att uppgiften var oriktig. Och om konossementet saknar uttrycklig anmärkning rörande godsets synliga tillstånd, kan bortfraktaren inte åberopa det förhållandet att han inte har lämnat någon positivt oriktig uppgift. Som nämnts under 161 § skall frånvaron av uppgift om godsets synliga tillstånd bedömas på samma sätt som en uppgift att godset var i gott synligt tillstånd.

I sak innebär dessa bestämmelser i viss mån att det nuvarande upp-

giftsansvaret bevaras. Paragrafen kompletterar det indirekta transportansvar, som 161 § leder till, med ett direkt uppgiftsansvar. Ett sådant utkrävs alltså uteslutande med stöd av förevarande paragraf och inte med tillämpning av reglerna om transportansvar i 118 och följande §§. Detta innebär att ansvar enligt denna paragraf inte är begränsat enligt 120 § utan att full ersättning skall utgå. Vad som är ersättningsgill skada skall emellertid bedömas med utgångspunkt i det s. k. negativa kontraktintresset. Jag hänvisar till motiveringen i det föregående (3.4.4).

Bestämmelsen blir tillämplig inte bara beträffande sådana uppgifter som avses i 161 §, dvs. uppgifter om godset och dess synliga tillstånd, utan också på andra oriktiga uppgifter, såsom antedatering av konossementet eller felaktigt angiven mottagnings- eller lastningsort.

167 §

Denna paragraf (167 § i kommittéförslaget) motsvarar närmast 168 § SjöL. Den behandlar s. k. genomgångskonossement, dvs. konossement avseende befordran som delvis skall utföras av annan än bortfraktaren.

Bestämmelsen står f. n. under rubriken "Om mottagningskonossement och genomgångskonossement". Det förstnämnda konossementet regleras enligt förslaget i 95 §. Det är principiellt jämställt med ombordkonossement redan enligt gällande rätt. Rubriken har därför begränsats till genomgångskonossement.

Enligt gällande rätt är konossementsreglerna i SjöL:s befraktningskapitel tillämpliga även på genomgångskonossement. Eftersom det knappast är anledning att från tillämpning på genomgångskonossement — som f. ö. ofta har form av mottagningskonossement — undanta konossementsregler i andra delar av SjöL, jämställer förslaget principiellt genomgångskonossement med andra konossement. I övrigt har bestämmelserna omredigerats något bl. a. så att det klart framgår att särskilt konossement väl får utfärdas för den del av befordringen som utförs av annan än bortfraktaren men att bortfraktaren svarar för att detta upplyser, att det finns ett genomgångskonossement som täcker hela befordringen.

168 §

Denna paragraf (122 § och 168 § första stycket i kommittéförslaget) svarar mot 122 § SjöL. Den reglerar i vilken utsträckning reglerna om godsbefordran skall vara tvingande när befordringen enligt 169 § skall bedömas enligt svensk rätt. Jag har varit inne på detta i det föregående (jfr 3.4.5).

Enligt *första stycket* är vissa regler i SjöL tvingande på det sättet att de ej kan åsidosättas till avlastares, befraktares eller mottagares nackdel. Det är här i första hand fråga om de bestämmelser som grundas på Haag-Visbyreglerna. Detsamma gäller i fråga om bestämmelserna i 123 §

för det fall att befordran helt eller delvis utförs av annan än bortfraktaren samt bestämmelsen om uppgiftsansvar i 162 §. Den tvingande regleringen gäller dock bara i fart som avses i 169 §, dvs. inrikes och internordisk¹¹ konossements- och certepartifart, annan utrikes konossementsfart som är underkastad Haag-Visbyreglerna samt befordran enligt konossementet från stat som inte är bunden av tilläggsprotokollet till Sverige, Danmark, Finland eller Norge. Utrikes certepartifart och sådan konossementsbefordran från icke-konventionsstat till utomordisk stat, som inte faller under Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde, omfattas inte av den tvingande regleringen. I andra punkten av detta stycke återfinns en regel som täcker konventionens art. 3: 8 andra punkten.

Jag kommer i det följande (avsnitt 3.8) att föreslå att Kungl. Maj:t får fullmakt att förordna om lagens ikraftträdande. Man har mellan de berörda nordiska länderna enats om att lagstiftningen bör träda i kraft så snart som möjligt och helst den 1 januari 1974. Det kan emellertid inte förväntas att tilläggsprotokollet till konossementskonventionen, dvs. Haag-Visbyreglerna, kommer att träda i kraft förrän tidigast år 1975. Detta förhållande är av betydelse för frågan från vilken tidpunkt och i vilken omfattning den i 168 § föreskrivna tvingande regleringen skall tillämpas "vid sådan befordran som avses i 169 §".

I 169 § första stycket avses befordran i de nordiska länderna och internordisk befordran, såväl befordran enligt konossement som enligt certeparti. När den nya lagstiftningen träder i kraft, kommer sådan befordran omedelbart att bli underkastad tvingande reglering i den omfattning som föreskrivs i 168 §. Detsamma gäller sådan befordran som avses i 169 § tredje stycket, dvs. befordran enligt konossement från stat, som inte är bunden av tilläggsprotokollet, till Sverige, Danmark, Finland eller Norge. Är den stat från vilken befordringen äger rum bunden av den ursprungliga konossementskonventionen, dvs. Haagreglerna, bör emellertid uppmärksammas att befordringen är underkastad den tvingande regleringen i KonL, om konossementet är utställt i den staten (jfr 72 § andra stycket och förslagets 8 § KonL).

I 169 § andra stycket avses *dels* det fallet att konossementet har utfärdats i stat som är bunden av tilläggsprotokollet *dels* det fallet att befordringen äger rum från sådan stat, fastän konossementet har utfärdats i annan stat. För att en stat skall anses vara "stat som är bunden av tilläggsprotokollet" krävs i enlighet med allmänna folkrättsliga principer inte bara att staten har deponerat sitt ratifikations- eller avslutningsinstrument utan också att tilläggsprotokollet har trätt i kraft i förhållande till den staten. För tiden till dess tilläggsprotokollet har trätt i kraft kommer således befordran som avses i 169 § andra stycket inte att omfattas av den tvingande regleringen enligt 168 §. Detta innebär t. ex. att befordran enligt konossement, som är utställt i Sverige,

¹¹ Jfr fotnot 2 s. 36.

till utomnordisk stat inte blir underkastad de tvingande reglerna förrän tilläggsprotokollet har trätt i kraft. Sådan befordran är däremot fram till nämnda tidpunkt underkastad KonL (jfr 8 § KonL).

Andra stycket bygger på konventionsart. 1 c) och e) samt 5 och 7. Bortfraktaren har rätt att förbehålla sig ansvarsfrihet för tiden före lastningens början och efter lossningens slut. Förbehåll får också tas om ansvarsfrihet för levande djur och däckslast. Kravet att bortfraktaren måste göra förbehåll om ansvarsfrihet innebär att bortfraktaren eljest bär transportansvar för godset från det han tar emot det — kanske i en utlandsterminal — till dess han lämnar ut det och att både levande djur och däckslast i princip är jämställda med annan kommersiell last. Till avtalsfriheten hör också överenskommelse rörande gemensamt haveri (jfr 5 § tredje stycket KonL).

Tredje stycket behandlar den viktiga frågan om ansvarsfrihet för godsskada som inträffar medan godset är i annan fraktförarens vård (jfr 123 §). Som framgått av det föregående (jfr 3.4.2) är förbehåll om sådan ansvarsfrihet tillåten enligt förslaget, om det har avtalats att befordringen helt eller till bestämd del skall utföras av annan än bortfraktaren eller detta eljest har varit klart förutsatt, t. ex. när det är fast praxis att befordringen på en viss sträcka utförs av ett visst rederi.

Bestämmelsen uppställer inte något krav på att det vid avtalstillfället skall ha varit klart för parterna vem som skulle utföra befordringen. Inte heller uppställs något krav på att avtalet om att befordringen helt eller delvis skall utföras av annan skall innefattas i konossementet. Såvitt gäller förhållandet mellan bortfraktaren och befaktaren blir varje form av avtal, skriftligt eller muntligt, gällande. Beträffande förhållandet mellan bortfraktaren och godtroende konossementsförvärvare blir frågan att bedöma enligt 160 § första stycket SjöL. Där föreskrivs att ett fraktavtal mellan bortfraktaren och befaktaren inte kan åberopas mot konossementsförvärvaren med mindre konossementet innehåller en hänvisning till fraktavtalet.

Fjärde stycket svarar mot konventionsart. 6 som innebär att befordran av ovanlig last eller under särskilda förhållanden m. m. faller utom den tvingande regleringen. Syftet är att täcka gods av ovanligt slag, t. ex. museiföremål, nya oprövade transportmetoder eller helt ny fart (jfr NJA II 1936 s. 605). Stycket svarar mot 6 § KonL.

169 §

Denna paragraf (168 § i kommittéförslaget) har ingen riktig motsvarighet vare sig i gällande SjöL eller KonL. Den behandlar frågan om vilket lands lag som skall tillämpas. Jag har berört detta i det föregående (jfr 3.4.5).

Första stycket reglerar lagvalet vid inrikes fart i de nordiska länderna¹² och internordisk fart. Även om konossement inte har utfärdats skall

¹² Jfr fotnot 2 s. 36.

i sådan fart tillämpas lagen i det nordiska land från vilket befordringen sker. Bestämmelsen är tillämplig också på t. ex. inrikes norsk fart eller befordran från Norge till Danmark om rättsförhållandet kommer upp till prövning vid svensk domstol.

Bestämmelsen innebär att samtliga regler om godsbefordran i lastningslandets lag skall tillämpas, således inte bara de enligt 168 § tvingande reglerna. Detta har inte ansetts inge några betänkligheter med hänsyn till den enhetliga nordiska sjölagstiftningen. Såvitt avser andra bestämmelser än de som avses i 168 § första stycket blir lagvalsregeln emellertid inte tvingande.

Har i annat fall än som avses i första stycket konossementet utfärdats i stat som är bunden av tilläggsprotokollet (protokollstat) tillämpas på protokollet grundad lag i den staten. Har t. ex. konossementet utfärdats i Sverige för befordran till Storbritannien blir de bestämmelser i 5 kap. som grundas på tilläggsprotokollet tillämpliga, dvs. de i 168 § första stycket nämnda bestämmelserna med undantag för 123 och 162 §§. Och har konossementet utfärdats i Storbritannien för befordran till Sverige blir den engelska Haag-Visbylagen tillämplig.

Äger befordringen rum från protokollstat fastän konossementet har utfärdats i annan stat, något som stundom kan förekomma, tillämpas Haag-Visbylagstiftningen i protokollstaten. Slutligen föreskrivs i andra stycket att, om konossementet utfärdats enligt certeparti, bestämmelserna i detta stycke gäller bara i den mån konossementet bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaren och konossementsinnehavaren, dvs. konossementet måste vara omsatt.

Som nämnts i specialmotiveringen till 168 § första stycket krävs för att en stat skall anses bunden av tilläggsprotokollet att vederbörande stat har ratificerat eller anslutit sig till protokollet samt att detta har trätt i kraft i förhållande till den staten.

Enligt *tredje stycket* skall vid befordran enligt konossement från icke-protokollstat till något av de nordiska länderna tillämpas lagen på den avtalsenliga bestämmelseorten. Detta innebär att inte bara de på Haag-Visbyreglerna byggda bestämmelserna utan även andra regler angående befordran som finns i vederbörande nordiska lands lagstiftning blir tillämpliga. Eftersom endast de i 168 § första stycket (jfr dansk och norsk text i bilaga 7) nämnda bestämmelserna är tvingande, blir inte heller lagvalsregeln tvingande såvitt avser andra bestämmelser än de som avses i 168 § första stycket.

Paragrafen innehåller inga regler om lagvalet vid utrikes certepartifart och befordran enligt konossement från icke-konventionsstat till utomnordisk stat. I fråga om sådan befordran får det alltså avgöras enligt allmänna internationellt-privaträttsliga regler vilket lands lag som skall tillämpas om fraktavtalet eller konossementet inte innehåller någon paramountklausul.

För det fall att konossementet innehåller en paramountklausul gäller bestämmelserna i 170 §.

Slutligen bör erinras om att KonL är tillämplig på befordran enligt konossement som har utfärdats i stat som har tillträtt Haagreglerna men ej Visbyreglerna (jfr 72 § andra stycket i sjölagförslaget och vad som anförs i specialmotiveringen till 8 § KonL).

170 §

Denna paragraf (168 § andra stycket 4 i kommittéförslaget och § 169 femte stycket i de danska och norska texterna) saknar motsvarighet i både SjöL och KonL. Den behandlar konossementsklausuler, som anvisar annan protokollstats lagstiftning som tillämplig på rättsförhållandet eller tilläggsprotokollet självt. Sådana klausuler kallas i regel paramountklausuler och är mycket vanliga. *Första stycket* godkänner sådan hänvisning till på tilläggsprotokollet grundad lagstiftning i protokollstat. Om sådan ges, tar den över bestämmelserna i 169 §. Hänvisning till lagen i annan stat än protokollstat är emellertid inte tillåten. Bestämmelsen är i och för sig tillämplig även beträffande inrikes fart. Enligt *andra stycket* slås fast att hänvisning i konossement till tilläggsprotokollet skall betraktas som hänvisning till de svenska lagbestämmelser som grundas på tilläggsprotokollet, dvs. samtliga de i 168 § första stycket nämnda bestämmelserna utom 123 och 162 §§. Dessa blir därigenom tillämpliga såsom *lex fori*. I denna del hänvisas till den allmänna motiveringen (3.4.5).

6 kap.

Om befordran av passagerare och resgods

Detta kapitel i SjöL, som ursprungligen behandlade bodmeri, dvs. viss pantförskrivning av fartyg, last eller frakt, upphävdes i samband med 1928 års sjölagstiftning om sjöpanträtt m. m. Här tar förslaget liksom de danska och norska texterna upp ett nytt 6 kap. om befordran av passagerare och resgods. Bestämmelserna i det ämnet finns nu i 5 kap.

171 §

Denna paragraf (171 § i kommittéförslaget) har ingen motsvarighet i gällande SjöL och innehåller en definition av uttrycket bortfraktaren i överensstämmelse med den föreslagna 71 § och delvis med Tokyoutkastets art. 1: 1. Den innehåller vidare definitioner av begreppen resgods och handresgods (jfr Tokyoutkastets art. 1: 2). Definitionerna har behandlats under 3.5.1. De anslutande kraven på att det skall röra sig om befordran enligt avtal och yrkesmässigt eller mot vederlag har behandlats under 3.5.2.

Kravet på att det skall röra sig om avtal om befordran av passage-

rare eller passagerare och resgods innebär att passagerar- och resgods-befordran skall framstå som det primära. Detta är av betydelse när det gäller befordran av t. ex. lastbil med åtföljande chaufför. Befordringen av lastbilen är därvid det primära och denna kan därför inte betraktas som fordon vilken som resgods medföljer chauffören. Bestämmelserna i 5 kap. blir därför tillämpliga på fordonet. Däremot skall bestämmelserna i 6 kap. tillämpas på chauffören.

Bestämmelser om ansvarighet för den redare som faktiskt verkställer en befordran, dvs. när den utförs av annan än den kontraherande redaren (bortfraktaren), finns i 197 § och bestämmelser om dem som följer med fartyget utan att vara passagerare eller ombordanställda i 174 §.

Liksom i fråga om 71 § föreligger i förhållande till kommittéförslaget den avvikelsen att exemplifieringen av vilka som kan uppträda som bortfraktare har uteslutits som onödig. Detsamma gäller kommittéförslagets definition av uttrycket passagerare.

172 §

Denna paragraf (172 § i kommittéförslaget) svarar, liksom förslagets 72 §, mot nuvarande 71 § första stycket SjöL. Den ger uttryck för den grundläggande satsen att befordran av passagerare och resgods till sjöss i princip är avtalsfri men hänvisar till 200 och 201 §§, som i avsevärd utsträckning begränsar avtalsfriheten i fart som berör de nordiska länderna med undantag för Island.

Bestämmelsen i förslagets 178 § angående ordningen och säkerheten ombord bör vara tvingande oberoende av i vilken fart befordringen sker. Förevarande paragraf har utformats i enlighet härmed.

173 §

Denna paragraf (173 § i kommittéförslaget) tar, liksom 72 § tredje stycket, upp undantag för befordran med annat transportmedel och går tillbaka på art. 1: 2 b) i Tokyoutkastet. Vad som närmast åsyftas är befordran på järnväg som kan sammanträffa med befordran till sjöss, nämligen på tågfarja. Tågpassagerare blir sålunda inte fartygspassagerare i förslagets mening genom att tåget eller den vagn vari han färdas tas ombord på fartyg. Det följer f. ö. redan av bortfraktardefinitionen (171 §), som förutsätter att ett befordringsavtal föreligger mellan redaren och den resande.

Om passageraren lämnar sin vagn under sjötransporten, kan ett kontraktliknande rättsförhållande uppstå mellan honom och redaren. I varje fall kan t. ex. den resande tänkas på grund av skada, som han ådrar sig ombord och som inte orsakas av järnvägsdriften, få ett utomobligatoriskt ersättningsanspråk mot redaren. Detta skall regleras enligt allmänna skadestandsregler men med iakttagande av bestämmelsen i 174 §.

174 §

Denna paragraf (175 § i kommittéförslaget) rör personer som följer med fartyg utan att vara passagerare eller anlitade för fartygsdriften. Frågan har berörts under 3.5.1 i den allmänna motiveringen och vid 173 §. Paragrafen saknar motsvarighet i Tokyoutkastet. Det gäller här att ta ställning till behandlingen av skadeståndsanspråk som kan komma att riktas mot redaren av bl. a. sjömän från andra fartyg, som hemtransporteras enligt 346 § SjöL (s. k. konsulatspassagerare), eller av fripassagerare m. fl. Frågan om förutsättningarna för redares och andra personers ansvarighet för skada som drabbar sådan person regleras ej i detta kapitel utan i skadeståndslagen (jfr också 8 § SjöL). Emellertid gäller enligt denna paragraf att om en sådan person lider skada av det slag som förslaget reglerar (jfr 188 och 189 §§), t. ex. i samband med kollision, redaren, i den mån ersättningskrav kan riktas mot honom, kan åberopa samma invändningar som om den skadelidande varit passagerare, bl. a. ansvarsbegränsning (192 §) och preskription (284 §). Detsamma gäller om talan riktas mot fartygets ägare eller redarens anställda. Den skadelidande kommer alltså ej i bättre läge än en passagerare.

Paragrafens omfattning har i förhållande till kommittéförslaget underkastats jämkning för att utesluta bl. a. lotsar och stuveriarbetare ur den personkrets, vars ersättningsanspråk i förekommande fall kan mötas med samma invändningar som passagerares; jfr 254 § 1 mom. andra stycket SjöL.

175 §

Denna paragraf (176 § i kommittéförslaget) svarar närmast mot 72, 91 och 98 §§ SjöL såvitt dessa gäller befordran av passagerare och resgods; jfr bl. a. 172 § SjöL. Den svarar delvis mot Tokyoutkastets art. 3.

Paragrafen behandlar i *första stycket* bortfraktarens ansvar för fartygets behöriga skick, för snabb och säker befordran och för att passagerarens bästa iaktas även i övrigt; jfr den allmänna motiveringen under 3.5.2. Bortfraktarens skyldighet att hålla fartyget i sjövärdigt skick gäller såväl före resans påbörjande som under resan. Bestämmelserna svarar i den delen mot Tokyoutkastet men går längre genom föreskriften att "passagerarens bästa" skall tillgodoses även "i övrigt". På den punkten överensstämmer förslaget i sak med gällande rätt; jfr 171 § första stycket. Någon uttrycklig erinran om att passagerarens bästa i det enskilda fallet får bestämmas med hänsyn till vad som är brukligt i passagerarfart av det slag som det är fråga om har inte ansetts nödvändig. Bortfraktaren skall fullgöra sina skyldigheter med normal akt-samhet. Att bortfraktaren blir ansvarig vid oaktsamhet framgår av ansvarsreglerna i 188—189 §§.

Andra stycket återger den i 91 § SjöL (jfr 172 § samma lag) angivna grundsatsen att resgods ej får befordras på däck som är öppet för vind och sjö. Ej heller här behövs, med hänsyn till 172 § i förslaget, någon reservation för sedvänja (jfr 91 § i förslaget).

Tredje stycket begränsar rätten till deviation, ett uttryck som täcker både avvikelser i färdväg och ren försening. Det är avfattat i överensstämmelse med förslagets 98 § andra stycket.

176 §

Denna paragraf (177 § i kommittéförslaget) återger med redaktionell jämkning den i 73 § SjöL upptagna, även för passagerarbefordran gällande regeln att om befordringsavtal förutsätter att befordringen utförs med ett bestämt fartyg och alltså gäller befordran just med det fartyget, så får bortfraktaren ej utföra denna med annat fartyg. Den saknar motsvarighet i Tokyoutkastet.

I modern passagerarfart torde det ofta — t. o. m. när visst fartyg är angivet i biljetten — vara passageraren skäligen likgiltigt om han befordras med det ena eller det andra fartyget. Det gäller i varje fall då resan är kort och dess syfte väsentligen är att passageraren skall förflyttas från en plats till en annan på lämpligt sätt. I den mån resans syfte däremot skulle vara ett annat, t. ex. genom att den företas för passagerarens nöje eller rekreation, kan frågan komma i ett annat läge. Gränsdragningen får överlämnas åt tillämpningen.

177 §

Denna paragraf (178 § i kommittéförslaget) svarar med redaktionell jämkning mot 169 § SjöL. Den kompletterar substitutionsförbudet för bortfraktaren (176 §) med ett motsvarande förbud för passageraren. Den saknar motsvarighet i Tokyoutkastet.

178 §

Denna paragraf (179 § i kommittéförslaget) överensstämmer nära med 170 § SjöL, jämkad så som framgått av den allmänna motivering under 3.5.2. Den behandlar bl. a. ordning och säkerhet ombord. Den saknar motsvarighet i Tokyoutkastet.

Enligt nuvarande 170 § är passagerare skyldig att noggrant rätta sig efter de ordningsföreskrifter som gäller ombord på fartyget. Vidare sägs att vad som föreskrivs i 24, 51 och 54 §§ sjömanslagen (SjmL) beträffande sjöman skall gälla också beträffande passagerare. Bestämmelserna i 24 § SjmL gäller fartygsnämnds skyldighet att föranstalta om undersökning när sjöman har försummat sig i tjänsten eller brutit mot ordning och skick ombord eller när brott har förövats ombord. I 51 § SjmL meddelas vissa regler om vad sjöman får medföra ombord. Bestämmelserna i 54 § SjmL gäller befälhavarens skyldighet att se till att

sjöman som har begått ett brott, för vilket kan följa fängelse i minst ett år, inte lämnar fartyget, om brottet upptäcks när fartyget inte befinner sig i svensk hamn.

I saklig överensstämmelse med vad som föreslagits av kommittén, som utgått från tidigare gällande lydelse av SjmL, har hänvisningen till 51 § SjmL utgått som överflödigt vid sidan av 179 och 180 §§ sjölagsförslaget. I enlighet med kommittéförslaget har vidare en hänvisning tagits in till 53 § SjmL som innehåller bestämmelser om befälhavarens rätt att med tvångsmedel upprätthålla ordningen ombord.

179 §

Denna paragraf (180 § i kommittéförslaget) har viss motsvarighet i 170 § andra stycket SjöL och 92, 93 och 172 §§ samma lag. Jag har varit inne på detta tidigare; jfr under 3.5.3. Motsvarighet saknas i Tokyoutkastet.

Paragrafen innefattar i *första stycket* uttrycklig reglering av passagearens rätt att föra med sig resgods, en rätt som på sätt angivits i den allmänna motiveringen (jfr 3.5.2) skall gälla resgods i skäligen omfattning. Det bör observeras att både fordon och levande djur räknas som resgods. Vad som är skäligen omfattning får i tillämpningen bestämmas med hänsyn till bl. a. resans art och längd, passagerarens behov och utrymmena ombord.

Andra stycket ålägger passageraren att före resans början upplysa bortfraktaren om huruvida resgods kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller annat gods. Kräver resgodset bortfraktarens särskilda vård skall också det upplysas. Resgods som sålunda är farligt eller särskilt vårdkrävande skall om möjligt märkas som sådant innan resan börjar.

180 §

Även denna paragraf (181 § i kommittéförslaget), som ej har motsvarighet i SjöL, rör resgods som kan medföra fara eller väsentlig olägenhet ombord; jfr i den allmänna motiveringen under 3.5.2. Motsvarighet saknas i Tokyoutkastet.

Enligt *första stycket* har bortfraktaren rätt att vägra passageraren att föra med sig resgods av antydd beskaffenhet. Har sådant resgods kommit ombord utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet, får han enligt *andra stycket* oskadliggöra det på lämpligt sätt utan att behöva ersätta det. Sådan rätt har han även för det fall att han missräknat sig på dess beskaffenhet och det senare visar sig inte vara försvaret att behålla det ombord. Bortfraktarens åtgärder skall i bägge fallen anpassas till vad omständigheterna kräver. Han får alltså inte vidta mera långtgående åtgärder än som behövs för att avvärja den fara eller olägenhet som godset medför.

181 §

Denna paragraf (182 § i kommittéförslaget) svarar mot 97 och 174 §§ SjöL men har ingen motsvarighet i Tokyoutkastet. Den har liksom förslagets 97 § begränsats till att avse fall då resgods orsakar skada för bortfraktaren eller skada på fartyget. Med uttrycket skada på fartyget avses det fallet att den skadelidande ej är bortfraktare utan t. ex. ägare av fartyget.

Beträffande de närmare övervägandena hänvisas till den allmänna motiveringen (3.5.2). Det bör särskilt framhållas att bestämmelsen är tvingande till passagerarens förmån. Det är således inte möjligt att avtalsvägen göra passageraren strikt ansvarig, inte ens om resgodset är av farlig beskaffenhet (jfr 200 §).

182 §

Denna paragraf (183 § i kommittéförslaget) har motsvarighet i 175 § SjöL och behandlar en fråga, som har berörts i den allmänna motiveringen under 3.5.2. Den har ingen motsvarighet i Tokyoutkastet. Den ger bortfraktaren en i förhållande till gällande rätt något vidgad retentionsrätt i resgods till säkerhet för befodringsavgift m.m. genom att sådan rätt också föreligger om passageraren underlåter att betala för tjänst ombord, t. ex. telegram. Retentionsrätten gäller ej i handresgods. Bestämmelsen är tvingande till passagerarens förmån och har därmed också en viss konsumentskyddsfunktion att fylla genom att den förhindrar att en längre gående retentionsrätt stiftas genom avtal.

183 §

I denna paragraf (184 § i kommittéförslaget) har med redaktionell jämkning upptagits motsvarighet till bestämmelserna i 176 § SjöL om dröjsmål på bortfraktarens sida före befodrings början. Den saknar motsvarighet i Tokyoutkastet.

I förhållande till gällande rätt innebär första stycket den ändringen att avtalet som sådant inte upphör att gälla, när fartyget har gått förloret eller kondemnerats. Det är endast bortfraktarens skyldighet att utföra befodrings som upphör. Vidare är bestämmelsen bara tillämplig när avtalet avser befodrings med ett visst bestämt fartyg (jfr 176 §). Kan avtalet inte anses gälla visst fartyg är bortfraktaren således skyldig att utföra befodrings med ett annat fartyg.

184 §

I denna paragraf (185 § i kommittéförslaget) har med redaktionell jämkning upptagits motsvarighet till bestämmelserna i 177 och 179 §§ SjöL om uppehåll under resan. Motsvarighet saknas i Tokyoutkastet.

185 §

I denna paragraf (186 § i kommittéförslaget) har med redaktionell jämkning upptagits motsvarighet till bestämmelserna i 180 § SjöL om tillbakaträdande på passagerarens sida. För det fall att passageraren har avlidit åligger det liksom enligt gällande rätt i princip dödsboet att underrätta bortfraktaren om att resan inte kan fullföljas. Det är dock givet att frågan om reklamation har skett "inom rimlig tid" här liksom eljest får bedömas med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet, varvid också omständigheter på passagerarens sida skall beaktas, t. ex. att dödsboet inte haft kännedom om den planerade resan, att passagerarens sjukdom varit av sådant slag att han varit förhindrad att reklamera osv.

Har bortfraktaren på annat sätt än genom underrättelse från passageraren eller någon som företräder honom inom rimlig tid fått underrättelse, föreligger inte någon skyldighet att betala befordringsavgiften. Bestämmelsen är tvingande till passagerarens fördel och strängare reklamationskyldighet eller längre gående skyldighet att ersätta bortfraktaren dennes skada kan således inte avtalas (jfr 200 §).

186 §

I denna paragraf (185 § i kommittéförslaget) har med tillägg av "fara för annat väpnat våld" än sjöröveri (jfr förslagets 135 §) upptagits bestämmelserna i 135 och 181 §§ om bortfraktarens och passagerarens ömsesidiga hävningsrätt när resan är förenad med fara för passageraren eller fartyget.

I enlighet med vad som föreslagits beträffande 135 § första stycket anges att hävningsrätt föreligger bara om den passagerare och det fartyg som befordringsavtalet gäller är utsatt för fara. Vid bedömningen av om fartyget är utsatt för fara kan, beroende på omständigheterna, hänsyn också tas till fara som hotar lasten (jfr specialmotiveringen till 135 §). Det har inte ansetts nödvändigt att särskilt nämna resgoods, eftersom det knappast kan förekomma att fara hotar enbart passagerarens resgoods utan att samtidigt också passageraren eller fartyget hotas.

Bestämmelsen är tvingande till passagerarens förmån (jfr 200 §).

187 §

Denna paragraf (188 § i kommittéförslaget) svarar med redaktionell jämkning mot 182 § SjöL men har ingen motsvarighet i Tokyoutkastet. I kommittéförslaget hade intagits en hänvisning till bestämmelsen om avståndsfrakt i befraktningskapitlet (129 § i förslaget). En självständig regel för passagerarbefordran har emellertid ansetts lämplig men någon egentlig skillnad i sak är inte avsedd. Även denna bestämmelse är tvingande till passagerarens förmån (jfr 200 §).

188 §

Med denna paragraf (189 och 191 §§ i kommittéförslaget) inleds passagerarkapitlets viktiga regler om ansvarigheten på bortfraktarens sida. Den svarar mot 171 § andra stycket SjöL och 178 § samma lag och art. 4: 1 i Tokyoutkastet.

Beträffande de överväganden som ligger bakom reglerna om bortfraktarens ansvarighet i denna och följande paragrafer hänvisas till den allmänna motiveringen (3.5.3—3.5.5). Det bör erinras om att reglerna är tvingande i den utsträckning som framgår av 200 och 201 §§.

Paragrafen behandlar bortfraktarens ansvar för personskada under befordringen och — till skillnad från kommittéförslaget som reglerar dröjsmålsskada i särskild paragraf — dröjsmålsskada på det sätt jag angivit i den allmänna motiveringen (3.5.3.1 och 3.5.3.2). Regleringen av dröjsmålsskada täcker även dröjsmål genom att fartyget kommer för sent till embarkeringshamnen eller uteblir. Men ansvaret blir tvingande bara för försening med inledd befordran; jfr 201 § första stycket i förslaget.

Ansvarigheten förutsätter att skadan beror på fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken han svarar. I vilken utsträckning bortfraktaren ansvarar för anställda och andra medhjälpare får bedömas enligt 8 § SjöL (233 § enligt prop. 1973: 42). Särskilda regler om bevisbördan ges i 191 §.

189 §

Denna paragraf (190 och 191 §§ i kommittéförslaget) svarar mot 172, 173 och 178 §§ SjöL och art. 4:1 i Tokyoutkastet.

I denna paragraf regleras bortfraktarens ansvar för sakskada under befordringen och för dröjsmålsskada, allt så som jag har angivit i den allmänna motiveringen (3.5.3.1 och 3.5.3.2). Jag erinrar om att dröjsmål med utlämning av resgoods behandlas just som dröjsmål utan att, som kommittén föreslagit med utgångspunkt i Tokyoutkastet, konverteras till sakskada. Liksom i 188 § avses med dröjsmål även försening genom att fartyget anlöper embarkeringshamnen för sent eller uteblir helt. Tvingande blir den regleringen bara i den mån den täcker försening med inledd befordran; jfr 201 § första stycket.

190 §

Denna paragraf (192 § i kommittéförslaget) har ingen motsvarighet i SjöL. En motsvarande bestämmelse finns i art. 6 i Tokyoutkastet. Den innefattar — med jämkning av kommittéförslaget, betingad av att skadeståndslagen (1972: 207) numera trätt i kraft — erinran om att 5 kap. 5 § skadeståndslagen gäller för den händelse vållande på passagerarens sida medverkat till skada som avses i 188 och 189 §§. Skadeståndet jämkas alltså efter skälighetsprövning.

191 §

Denna paragraf (193 § i kommittéförslaget) har ingen verklig motsvarighet i SjöL. Den går tillbaka på art. 4: 2—4 samt 10 i Tokyoutkastet, som reglerar problem rörande bevisbördan i mål om transportansvar.

Enligt Tokyoutkastet har passageraren bevisbördan för att den skada för vilken bortfraktaren hålls ansvarig orsakats under befordringen liksom för att skadan har den omfattning passageraren gör gällande. Detta gäller för svensk del även utan särskild bestämmelse och kommittéförslagets uttryckliga regel därom har utmönstrats i departementsförslaget. Däremot har — som utvecklats i den allmänna motiveringen — upptagits föreskrift om att bortfraktaren i princip skall ha bördan av att visa sig fri från vållande till person-, sak- och dröjsmålsskada. Såvitt avser personskada och skada på handresgods skall dock den omvända bevisbördan gälla endast i den mån skadan står i samband med förlisning, strandning, sammanstötning, explosion eller brand.

De danska och norska texterna är utförligare. Det sammanhänger bl. a. med processrättsliga olikheter mot svensk rätt.

192 §

Denna paragraf (194 i kommittéförslaget) har motsvarighet i 171 § SjöL samt i 122 och 172 §§ samma lag. Den går tillbaka på art. 7 och 8 i Tokyoutkastet och frågorna har behandlats i den allmänna motiveringen under 3.5.3.3.

Enligt *första stycket* är bortfraktarens ansvarighet i förhållande till passageraren begränsad till 700 000 Poincaréfrancs för personskada och 16 000 francs för passagerarens försening, förutsatt givetvis att han lider skada därav.

Andra stycket föreskriver särskilda begränsningsbelopp för ansvarigheten för skada på skilda slag av resgods, 10 000 Poincaréfrancs för skada på handresgods utom sådant som förvaras i eller på medfört fordon, 50 000 Poincaréfrancs för varje fordon, inbegripet där förvarat handresgods, och 16 000 francs för annat resgods. Dessa begränsningsbelopp omfattar också dröjsmålsskada, som hänför sig till resgodset i fråga. Det krävs väl att märka, att passageraren verkligen lidit särskild skada på grund av resgodsets försening. I allmänhet torde ingen sådan skada drabba passageraren utöver den han lider genom sin personliga försening. Men det kan ju exempelvis hända att resgods, som han lämnat i bortfraktarens vård, lämnas ut så sent att det vållar passageraren skada. Och resgodset kan eljest försenas medan passageraren kommer fram i tid, t. ex. om de befordrats med skilda färjor eller godset blivit kvar ombord efter grundstötning medan passageraren förts till bestämmelseorten på annat sätt.

Tredje stycket knyter ansvarsbegränsningen i princip till viss resa och innebär således att flera skador under samma resa täcks av ett och samma begränsningsbelopp. I fråga om handresgods har begränsningen dock knutits till varje skadebringande händelse. Begränsningsbeloppet skall inte gälla för räntekrav och anspråk på ersättning för rättegångskostnader (jfr art. 10: 2 Tokyoutkastet).

Fjärde stycket tar upp hänvisning till en paragraf i 15 kap. — 348 § — med särskilda bestämmelser om vad som förstås med Poincaréfranc.

193 §

Denna paragraf (198 § i kommittéförslaget) har ingen motsvarighet i SjöL men däremot delvis i Tokyoutkastet; jfr art. 8: 4 och 10: 1.

Första stycket inleds med föreskrift att bortfraktaren kan åta sig större ansvarighet än begränsningsreglerna i 192 § medför. Det fortsätter med föreskrift som ger bortfraktaren rätt att — för att sälla bort småkrav — förbehålla sig att passageraren skall stå självrisk intill 1 500 Poincaréfrancs för varje fordon som skadas, 200 Poincaréfrancs för annan resgodsskada och 200 Poincaréfrancs för dröjsmålsskada. Ingen självrisk tillåts för personskada, ej heller (jfr Tokyoutkastet) för förlust av fordon. Med "annan resgodsskada" förstås både skada på eller förlust av annat resgods än fordon. Detta självriskbelopp täcker också handresgods i eller på passagerarens fordon.

I *andra stycket* föreskrivs att självriskbeloppet skall dras från skadans belopp, ej från begränsningsbeloppet. Om ett fordon värt 51 500 Poincaréfrancs eller mera totalförstörts och kommer iland som skrot, kan passageraren således kräva ersättning intill begränsningsbeloppet 50 000 Poincaréfrancs.

194 §

Denna paragraf (195 § i kommittéförslaget) har ingen motsvarighet i SjöL men svarar mot 120 § femte stycket i förslaget. Den går tillbaka på art. 11 i Tokyoutkastet och berövar bortfraktaren förmånen av såväl ansvarsbegränsning som självriskavdrag för den händelse han själv vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma. Konventionstexten överensstämmer med art. 25 i Warszawakonventionen om internationell luftbefordran i den genom 1955 års Haagprotokoll reviderade lydelsen. Motsvarande bestämmelse finns i svensk lag i 9 kap. 24 § luftfartslagen. I denna anges att bortfraktarens begränsningsrätt bortfaller, förutom vid uppsåtligt handlande, när skadan har orsakats "med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma, under grovt åsidosättande av tillbörlig aktsamhet och hänsyn". Med en redaktionell förenkling beskrivs detta i paragrafen som "grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma". Någon saklig skillnad är dock inte åsyftad.

Bestämmelsen är inte tillämplig om någon av bortfraktarens anställda eller medhjälpare har gjort sig skyldig till uppsåt eller sådan grov vårdslöshet som nämnts. Detta är i överensstämmelse med Tokyoutkastet. Det har inte på detta stadium bedömts lämpligt att gå längre. Frågan vilken reglering man i framtiden bör ha på denna punkt är beroende av vilken höjning av begränsningsbeloppen som kan bli aktuell. För den händelse bortfraktarens medhjälpare eller anställda handlat uppsåtligen eller av grov vårdslöshet av det slag som det här gäller blir emellertid skadevållaren obegränsat ansvarig enligt 196 § andra stycket.

195 §

Denna paragraf (201 § tredje stycket kommittéförslaget) går tillbaka på art. 12: 1 i Tokyoutkastet och har motsvarighet i fråga om godsbefordran; jfr förslaget 122 § första stycket. Den föreskriver, att bestämmelserna om bortfraktarens frihet från eller begränsning av ansvarighet kan åberopas även om talan mot honom föres på annan grund än befordringsavtalet. Föreskriften omfattar även bortfraktarens rätt till självriskavdrag.

196 §

Denna paragraf (200 § i kommittéförslaget) går tillbaka på art. 15 i Tokyoutkastet och har i fråga om godsbefordran motsvarighet i Himalayabestämmelsen i 122 § andra och tredje styckena.

Första stycket ger bortfraktarens medhjälpare sådan rätt till ansvarsbefrielse och ansvarsbegränsning som bortfraktaren har. De medhjälpare som avses är de bortfraktaren svarar för enligt 8 § SjöL (233 § enligt prop. 1973: 42), alltså även vissa självständiga medhjälpare. Liksom i fråga om transportansvaret vid godsbefordran får bortfraktaren och hans medhjälpare ej krävas på sammanlagt högre belopp än som ryms inom ansvarsbegränsningen enligt 192 §.

I Tokyoutkastet förutsätts att medhjälpare för att få åtnjuta bortfraktarförmåner skall ha handlat i tjänsten. En sådan uttrycklig förutsättning saknas i fråga om godsbefordran och har med anledning därav för enkelhets skull utelämnats i departementsförslaget.

Andra stycket sätter första stycket ur spel för den händelse medhjälparen i fråga vållat skadan uppsåtligen — t. ex. genom stöld eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppkomma; jfr förslagets 120 § femte stycket, 122 § tredje stycket och 194 §.

197 §

Denna paragraf (174 § i kommittéförslaget) saknar motsvarighet i SjöL såväl som i Tokyoutkastet. Den reglerar de fall då befordringen

helt eller delvis utförs av annan än bortfraktaren. Jag har varit inne på det i den allmänna motiveringen under 3.5.1. Motsvarande regel föreslås för godsbefordran i 123 § (jfr 3.4.2).

Första stycket slår fast, att bortfraktaren i princip förblir ansvarig som om han själv utfört hela befordringen. För denna ansvarighet skall förevarande kapitel i övrigt tillämpas, dvs. bortfraktaren hålls ansvarig enligt sjörättsliga regler så långt passar även till den del transporten utförs med annat transportmedel än fartyg. Jag erinrar om vad jag anfört i fråga om godsbefordran under 3.4.2. I vad mån bortfraktaren likväl skall ha rätt att förbehålla sig ansvarsfrihet behandlas i 201 §.

I *andra stycket* regleras den andre transportörens ansvarighet för det fall att han utför befordringen med fartyg; annan befordran befattar sig SjöL inte med direkt. Den andre redaren svarar solidariskt med bortfraktaren för sin del av befordringen och deras ansvarighet är gemensamt begränsad så som föreskrivs i 192 §. Verkställande redarens medhjälpare — dvs. sådana som avses i 8 § SjöL (233 § enligt prop. 1973: 42) — får åberopa Himalayabestämmelsen i 196 § i den mån den paragrafen tillåter.

198 §

Denna paragraf (201 § i kommittéförslaget) har ingen motsvarighet i SjöL men går tillbaka på art. 12: 2 och 3 i Tokyoutkastet. Den föreskriver att skadestånd på grund av personskada eller skada på grund av att passagerare blivit försenad endast får väckas av honom själv eller hans rättsinnehavare eller, vid hans dödsfall, av någon som är ersättningsberättigad enligt 5 kap. 3 § skadeståndslagen, dvs. den som bör gottgöras för uteblivet underhåll.

199 §

Denna paragraf (202 § i kommittéförslaget) har ingen motsvarighet i SjöL. De danska och norska texterna tar här upp motsvarighet till art. 16 i Tokyoutkastet, som reglerar forum i ersättningsmål. Motsvarande regler tar departementsförslaget upp i 337 § bland forumreglerna i 14 kap. Särskilda regler om preskription av fordringar, som grundas på avtal om passagerarbefordran, tas upp i 284 §. I förevarande paragraf hänvisas till dessa bestämmelser.

200 §

Denna paragraf (172 och 203 §§ samt inledningen till 197 § i kommittéförslaget) går tillbaka på art. 17 och i någon mån art. 2 i Tokyoutkastet. Den reglerar vilka av kapitlets bestämmelser som skall vara tvingande och i vilken fart de skall vara det. Vidare föreskrivs att svensk lag är tillämplig i dessa delar även om i övrigt utländsk rätt är tillämp-

lig på befordringen. Jag har varit inne på detta i det föregående; jfr 3.5.5.

Vid de nordiska departementsöverläggningarna har enighet uppnåtts om att ej endast samtliga regler om ansvarighet på bortfraktarens sida (188—198 §§) utan också reglerna om skada, orsakad av resgods, bortfraktarens retentionsrätt i resgods, passagerarens hävningsrätt och rätt att träda tillbaka eller avbryta resan och vad som hänger samman med det samt bortfraktarens fortskaffningsplikt då fartyget uppehålls eller går förlorat under resan (181—187 §§) skall vara tvingande på det sättet att de ej kan sättas åsido genom avtal till passagerarens nackdel. Paragrafen hänvisar till 181—198 §§. Av dem innehåller några vissa bestämmelser om bortfraktarens rättigheter. Hänvisningen blir för dessa bestämmelsers del av betydelse såtillvida som bortfraktaren ej kan utvidga dessa rättigheter t. ex. genom att betinga sig retentionsrätt i resgods för skada som godset orsakat ombord.

I den utsträckning kapitlets regler således är tvingande skall de — som jag utvecklat i den allmänna motiveringen (jfr 3.5.6) — tillämpas när svensk domstol prövar sådan fråga med anledning av inrikes eller internordisk befordran eller annan utrikes fart där den i avtalet bestämda avgångs- eller bestämmelseorten ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge. Det skall gälla även om andra spörsmål, t. ex. substitutionsrätt för bortfraktaren, enligt eljest allmänna lagvalsnormer skall prövas med tillämpning av främmande lag.

Om talan väcks vid svensk domstol angående utrikes befordran, som ej berör de nämnda nordiska länderna, får först enligt vanliga lagvalsregler avgöras om svensk eller främmande rätt är tillämplig. Skall svensk rätt tillämpas, vilket särskilt kan tänkas förekomma om avtalet har ingåtts i Sverige mellan svenska parter, är således reglerna i 181—198 §§ inte tvingande utan kan av parterna med giltig verkan åsidosättas genom avtal.

201 §

Denna paragraf (197 och 199 §§ i kommittéförslaget) svarar mot 122, 171 och 172 §§ SjöL samt går närmast tillbaka på art. 1: 8 och 17 i Tokyoutkastet. Jag har varit inne på detta i avsnitt 3.5.6.

I *första stycket* begränsas på två sätt den period varunder kapitlets regler är tvingande. För det första skall bortfraktaren kunna förbehålla sig frihet från ansvarighet enligt dessa regler för tiden innan passageraren gått ombord och efter det han kommit iland, dvs. närmast för uppehåll i terminal. Skulle ombordstigning eller ilandstigning ske med hjälp av t. ex. båttransport mellan fartyget och land, omfattas också den transporten enligt uttrycklig föreskrift av den tvingande ansvarsperioden. Bortfraktaren kan bara friskriva sig från ansvar om båttransporten ej är inbegripen i biljettpriset eller utförs med båt, som an-

nan än bortfraktaren ställer till förfogande. För det andra får bortfraktaren alltid förbehålla sig frihet från ansvarighet beträffande levande djur. Sådana kan nämligen enligt förslaget, till skillnad från vad Tokyo-utkastet förutsätter, befordras som resgods och för ansvarsfrihet krävs alltså förbehåll därom.

I *andra stycket* berättigas bortfraktaren att förbehålla sig frihet från ansvar för skada orsakad under befordran som utförs av annan än bortfraktaren, om den andre skulle ombesörja befordringen enligt vad som från början var avtalat eller klart förutsatt. Samma rätt får bortfraktaren i den mån passageraren har rätt att anlita annan för befordringen eller del därav. Jag har berört dessa spörsmål i det föregående; jfr 3.5.6.

8 kap.

Om skada genom fartygs sammanstötning

220 §

Denna paragraf (220 § i kommittéförslaget) berörs endast delvis av förslaget. Den går tillbaka på 1910 års internationella konvention om fartygs sammanstötning, tillträd av Sverige och flertalet andra sjöfartsnationer av betydelse. Paragrafen föreskriver bl. a. att om personskada uppstår på grund av fartygssammanstötning så svarar båda redarna solidariskt för skadan med inbördes rätt för den, som på grund av den solidariska ansvarigheten fått betala för mycket med hänsyn till sin del i olyckan, att hålla sig till den andre redaren för överskottet.

Konventionen överlämnar till nationell lag att bestämma vilken verkan på regressrätten som kontraktuell eller legislativ begränsning av redares ansvar gentemot ombordvarande personer skall tillerkännas. På den punkten kunde nämligen en samlad lösning ej nås i själva konventionen.

De nordiska lagförslag som lades fram i Danmark, Norge och Sverige på grundval av sammanstötningkonventionen upptog samtliga en särskild bestämmelse i dåvarande 222 § SjöL enligt vilken förbehåll om ansvarsfrihet för personskada på grund av sammanstötning — i kontraktsförhållandet mellan bortfraktaren och passageraren — skulle vara utan verkan; i och för sig var sådana friskrivningar eljest tillåtna.

Detta ansågs vara ett följdriktigt ställningstagande, betingat av det solidariska ansvaret för sådana skador. På grund av en sådan bestämmelse skulle den skadelidande, utan hinder av att han "frånsagt sig rätten till ersättning hos den ene", kunna få ut hela ersättningen av den andre. I fråga om regleringen av regressrätten hade valet närmast stått mellan att låta den som utgivit hela ersättningen bära denna ensam utan regressrätt mot den andre eller att medge sådan regress utan hänsyn till om den andre genom avtal förbehållit sig ansvarsfrihet. Att

avskära regressrätten skulle innebära uppenbar orättvisa medan det i stället skulle innebära inkonsekvens att medge sådan rätt, eftersom en friskrivningsklausul då kunde åberopas mot den skadelidande men ej mot regressökanden. Man borde därför ta steget fullt ut och medge att såväl den skadelidandes ersättningskrav som regressrätt kunde göras gällande utan hinder av friskrivningsklausul. Sådana klausuler borde alltså inte vara giltiga för sammanstöttningsfall. Lösningen ansågs dessutom ha fördelen att utgöra ett steg i riktningen mot att begränsa de på den tiden använda mycket långtgående s. k. negligenceklausulerna.

I den svenska riksdagsbehandlingen uteslöts den föreslagna ogiltighetsregeln. Det skedde med hänvisning till att den brittiska konventionslagstiftningen, som då antagits, bevarat avtalsfriheten på området och därmed friskrivningsklausulernas giltighet och att de svenska redarna inte borde ställas sämre än de brittiska.

Även om det ligger nära till hands att anta att svensk rätts ståndpunkt här överensstämmer med den brittiska, är det likväl svårt att utan stöd av uttrycklig lagregel konstruera en begränsning av regressrätten som svarar mot den brittiska. I litteraturen har därför antagits, att svensk rätt snarare bör tillskrivas innebörden att regressrätten är självständig och kan utövas utan hinder av friskrivningsklausuler. Detta har också antagits vara dansk rätts ståndpunkt, ty ej heller i den danska sjölagen togs upp någon regel som förklarar friskrivningsklausulerna verkninglösa.

Ogiltighetsregeln uteslöts även i den norska lagstiftningen med hänvisning till att så skett i Danmark och Sverige. I stället valdes emellertid lösningen att beskära regressökandens rätt med hänsyn till den lagreglerade eller kontraktsbestämda befrielse från eller begränsning av ansvarighet som regressgäldenären kunde åberopa mot den skadelidande. I 1939 års finska sjölagstiftning valdes åter en tredje lösning, nämligen den att berättiga den ena kollisionsparten till samma ansvarsfrihet eller ansvarsbegränsning gentemot tredje man som den andre har enligt lag eller laggillt förbehåll.

De tre principiellt skilda lösningar som sålunda kan urskiljas i den nordiska rätten härvidlag uttömmar också på det hela taget de möjligheter att lösa regressfrågan som står till buds, sedan man väl godtagit en ordning med rätt till ansvarsfrihet och ansvarsbegränsning vid passagerarbefordran. Ingen av dem är invändningsfri eller helt tillfredsställande. Att underkasta den skadelidande passageraren samma inskränkning i skadeståndsrätten gentemot tredje man som den vilken gäller i rättsförhållandet mellan passageraren och bortfraktaren, stämmer knappast väl med grunderna för sammanstöttningskonventionens regler om solidariskt ansvar för personskada. En tvingande internationell reglering av bortfraktansvaret, som ger ett tillräckligt gott skydd för passageraren, kan visserligen minska vikten av en sådan invändning. Att förena

full skadeståndsrätt gentemot tredje man med obeskuren regressrätt för denne är säkerligen konventionsenligt men kan i stället leda till den anmärkningsvärda konsekvensen att bortfraktaren riskerar att få betala högre skadestånd, om hans fartyg har ringa del i sammanstötningen än om det är ensamt vållande. Den tredje lösningen, som alltså begränsar sig till en viss inskränkning av regressrätten, är även den förenlig med konventionen, eftersom just detta problem lämnats öppet. Men den kan medföra att den ena kollisionssparten nödgas bära en slutlig andel av skadeståndet som står i klart missförhållande till hans del i sammanstötningen. Också denna invändning kan emellertid sägas minska i vikt i den mån bortfraktaransvaret underkastas tvingande reglering på tillfredsställande nivå.

Nordisk enighet har uppnåtts om att utesluta den lösning som innebär att den skadelidande passagerarens ersättningsanspråk beskärs. Av de återstående har egentligen ingendera ansetts förtjäna klart rättspolitiskt företräde. Man har stannat för att som samnordisk lösning föreslå att bortfraktaren berättigas att även mot sin kollisionsspart åberopa sådan ansvarsfrihet eller ansvarsbegränsning som han kan göra gällande mot den skadelidande passageraren med stöd av svensk eller däremot svarande utländsk lag eller förbehåll som är medgivet enligt sådan lag. Den lag som är tillämplig på befordringen av passageraren kommer alltså enligt förslaget att sätta sin prägel också på regressanspråket.

Dessutom har man enats om att ett förbehåll, som i och för sig är giltigt i förhållandet mellan bortfraktaren och passageraren enligt den lag som är tillämplig på detta, dock inte får åberopas till befrielse eller begränsning av ansvaret, om detta därigenom blir lindrigare än vad som föreskrivs i våra tvingande regler eller däremot svarande bestämmelser i främmande lag. Med "däremot svarande bestämmelser i främmande lag" avses de tvingande regler som denna lag innehåller och dessa skall tillämpas på regresskravet även om befordringen enligt den tillämpliga lagen faller utanför de tvingande reglernas tillämpningsområde. Främmande rätt får här godtas i den mån den någotsånär svarar mot svensk rätt. Från våra tvingande ansvarsregler väsentligt avvikande regler om ansvarsfrihet eller ansvarsbegränsning för bortfraktaren skall alltså inte godtas som svarande mot svensk lag utan korrigeras med tillämpning av denna. I regel kan hänsyn till s. k. ordre public tänkas motivera en sådan korrigering.

Ehuru sammanstötningskonventionen föreskriver solidarisk ansvarighet för kollisionssparten endast i fråga om personskada, förekommer det i främmande rättsordningar — såsom i amerikansk rätt — att solidariskt ansvar kan utkrävas också vid lastskada. Eftersom regressanspråk i sådana fall kan tänkas bli bedömda självständigt, bör det inte saknas stöd i svensk lag att även mot sådant anspråk göra gällande den rätt till befrielse från eller begränsning av ansvaret som kunnat åberopas i

fråga om huvudkravet. Förslaget innebär därför, att den nyss motiverade regeln rörande regresskrav i fall av personskada är tillämplig också på godsskada. En förutsättning är givetvis att svensk rätt är tillämplig på regresskravet.

Den nya regeln tas upp i ett nytt fjärde stycke av förevarande paragraf. Den avser såväl regressrätten som dess begränsning. Vidare utmönstras föreskriften i 220 § tredje stycket SjöL att regresskravet har samma sjöpanträtt som huvudkravet. Denna föreskrift har nämligen blivit överflödig sedan 3 § förmånsrättslagen (1970: 979) infördes.

När i den föreslagna bestämmelsen hänvisas till föreskrifter om inskränkning av bortfraktarens ansvarighet i bl. a. 5 kap. SjöL avses att härunder innefatta föreskrifter i 1936 års konossementslag i den mån sådana skall tillämpas i stället för vad SjöL innehåller i motsvarande delar.

222 §

Denna paragraf (222 § i kommittéförslaget) innehåller f. n. en konventionsbetingad regel om s. k. oegentlig sammanstötning. Bestämmelserna om sammanstötning tillämpas sålunda även när *till följd av fartygs manövrering eller på annat sätt* skada av ett fartyg orsakas på ett annat fartyg eller personer eller gods därpå, utan att fartygen stöta samman. Bestämmelsen har sitt ursprung i art. 13 sammanstötningkonventionen där motsvarande formulering är "... either by the execution or nonexecution of a manoeuvre or by the nonobservance of the regulation ..." resp. "... soit par exécution ou omission d'un manoeuvre, soit par inobservance des réglemens ..."

Bestämmelsen i SjöL har i jämförelse med formuleringen i konventionen en alltför vidsträckt innebörd i det att den i och för sig täcker även sådana händelser som att brand eller explosion på ett fartyg skadar ett intilliggande fartyg. Vid bestämmelsens tillkomst år 1913 anmärktes också detta från lagrådets sida men förslaget vidhölls i propositionen under åberopande av att föga utsikt fanns att Danmark och Norge skulle gå med på jämkning och att frågan var utan praktisk betydelse i sak.

Nordisk enighet har nu uppnåtts om att föreslå sådan jämkning i bestämmelsens lydelse att den bringas i bättre överensstämmelse med konventionstexten. Det föreslås att avfattningen blir denna: "... till följd av fartygs manövrering eller på *liknande* sätt ..."

10 kap.

Om begränsning av redares ansvarighet

255 §

Bestämmelsen om definition av Poincaréfranc i nuvarande 2 mom. första stycket har uteslutits. Den tas i stället upp i 348 §.

11 kap.

Om sjöpanträtt och preskription av fordran i vissa fall

284 §

Förslaget till ny lydelse av denna paragraf utgår från nuvarande lydelse av 284 §. I prop. 1973: 42 föreslås paragrafen bli överförd till 15 kap. och där upptagen som 347 §. Förslaget svarar mot 284 § i de danska och norska texterna.

Enligt 284 § SjöL preskriberas ersättning för skada på passagerares person inom två år från den dag skadan inträffade och ersättning för resgodsskada inom ett år från den dag godset avlämnats eller bort avlämnas.

Tokyoutkastets art. 14 föreskriver som huvudregel en preskriptionstid av två år och förslaget ger uttryck för detta. Ersättning på grund av passagerares kroppsskada skall således preskriberas två år från ilandstigningen och ersättning på grund av hans dödsfall två år från det ilandstigningen skulle ha ägt rum. Avled han efter ilandstigningen på grund av skada som inträffat under resan, skall preskriptionstiden vara två år från dödsfallet men högst tre år från ilandstigningen. Ersättning på grund av förlust av eller skada på resgods skall preskriberas två år från det godset förts iland eller skulle ha förts iland. Egentligen ger konventionstexten ingen utgångspunkt för fristen i det fall att resgodset gått förlorat utan att också fartyget gått förlorat. Men det får antas bero på förbiseende och i lagförslaget räknas preskriptionstiden vid förlust av resgods i samtliga fall från den dag resgodset skulle ha förts iland. Jag har funnit det ändamålsenligt att för enkelhets skull underkasta ersättningsanspråk för dröjsmålsskada samma preskriptionsregler som anspråk enligt konventionsbetingade regler. Ifrågavarande bestämmelser har tagits in i första stycket under punkterna 6 och 7.

I Haag-Visbyreglerna föreskrivs (art. 3:6 bis) att regresstalan, t. ex. bortfraktares regresstalan mot underbortfraktare, får föras även efter utgången av den preskriptionstid som gäller för fordran på grund av fraktavtalet, under förutsättning att en längre preskriptionstid gäller för regresstalan enligt domstolslandets lag. Fristen för regresstalan får dock inte understiga tre månader räknat från den dag då regressborgenären infriade anspråket eller mottog stämning. De nu nämnda bestämmelserna infördes i konventionen genom Visbyreglerna (art. 1: 2 och 3) och häremot svarande bestämmelser har i paragrafen tagits in som ett särskilt fjärde stycke. Därvid har konventionens minimifrist utsträckts från tre månader till ett år.

Såväl Haag-Visbyreglerna som Tokyoutkastet innehåller vissa regler om förlängning av preskriptionstiden. Enligt Haag-Visbyreglerna (art. 3:6) kan parterna efter det att den skadebringande händelsen inträffat komma överens om förlängning av preskriptionstiden. Tokyoutkastet

innehåller en särskild regel enligt vilken fråga om förlängning av eller avbrott i preskriptionstid skall prövas enligt domstolslandets lag med den reservationen att talan aldrig får väckas senare än tre år från det ilandstigning eller ilandföring ägt rum eller skulle ha ägt rum. Häremot svarande bestämmelser har tagits in i femte och sjätte styckena.

Bestämmelsen om rätt för parterna att, sedan fordringen tillkommit, överenskomma om förlängning av preskriptionstiden har gjorts generell och gäller således alla preskriptionstider som behandlas i paragrafen. Eftersom de sjörättsliga preskriptionstiderna i allmänhet är på ett eller två år och kan avbrytas bara genom att talan väcks, föreligger ett praktiskt behov av att i vissa fall, t. ex. när förlikningsförhandlingar pågår, kunna överenskomma om förlängning av preskriptionstiden så att domstolsförfarande ej behöver inledas för att preskriptionen skall avbrytas. Bestämmelsen har utformats efter förebild av ett föreliggande utkast till lag om fordringspreskription som har tillkommit i nordiskt samarbete. I enlighet härmed har möjligheten att träffa avtal om förlängning begränsats i två avseenden. Dels kan avtalet inte gälla för mer än tre år åt gången och dels kan den ursprungligen gällande preskriptionstiden inte genom sådana avtal förlängas med sammanlagt mer än tio år. Dessa begränsningar i rätten att överenskomma om förlängning av preskriptionstiden har inte bedömts strida mot Haag-Visbyreglerna. Motsvarande bestämmelser har i samband med detta lagstiftningsärendet också tagits in i den norska preskriptionslagen. Jag vill tillägga att bestämmelsen får övervägas på nytt när slutlig ställning tas till det föreliggande utkastet till ny preskriptionslag. Särskilt kan det då bli aktuellt att upphäva den om en allmän bestämmelse om förlängning av preskriptionstid tas in i preskriptionslagen. I anslutning till bestämmelserna som begränsar rätten att förlänga preskriptionstiden har vidare tagits in den nyss berörda regeln i Tokyoutkastet som föreskriver att talan inte får väckas senare än tre år från det ilandstigning eller ilandföring ägt rum eller skulle ägt rum.

Den på Tokyoutkastet byggda föreskriften att frågor om förlängning av eller avbrott i preskriptionstid skall prövas enligt svensk lag (*lex fori*) har gjorts generell. Motsvarande bestämmelser finns också i 1910 års konvention om bärgning och sammanstötning.

I skrivelse till justitiedepartementet den 30 november 1972 har dispasschören Kaj Pineus föreslagit att preskriptionstiden i 284 § första stycket punkt 6 (punkt 9 i förslaget), som avser fordran på bidrag till gemensamt haveri m. m. skall förlängas från ett år till två år. Vidare har under de nordiska departementsöverläggningarna från finsk sida föreslagits att utgångspunkten för preskriptionstiden bör uttryckligen anges vara den dag dispaschen vann laga kraft i stället för, som för närvarande, dispaschens dag. Detta senare ändringsförslag berör enbart de finska och svenska texterna. De danska och norska dispaschreglerna saknar bestämmelser som innebär att dispasch kan vinna laga kraft.

Jag godtar förslaget att bestämmelsen om preskriptionstidens utgångspunkt i fråga om fordran på bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad som skall fördelas enligt samma grund preciseras på det sättet att tiden skall räknas från den dag dispaschen vann laga kraft. Det har i doktrinen hävdats att detta redan är gällande rätts ståndpunkt (ND 1942 s. 389). I den andra frågan har man på dansk och norsk sida ställt sig tveksam till behovet av en förlängning av preskriptionstiden och inte ansett sig beredd att ta ställning till frågan i detta sena skede av lagstiftningsarbetet. Den danska propositionen hade när frågan aktualiserades redan lagts fram. Jag har därför ansett att någon ändring i denna del inte bör föreslås nu.

14 kap.

Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål

337 §

Denna paragraf (337 § i kommittéförslaget, 199 § i den danska texten och 199 § i den norska texten), som innehåller forumregler, har kompletterats med ett nytt *andra stycke* som går tillbaka på Tokyoutkastets art. 16. Denna förbjuder förhandsavtal, som begränsar karendens val av forum på annat sätt än till tre alternativa fora, nämligen domstolen för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse eller för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten eller också domstol i den stat där karenden har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftställe för sin rörelse där och är underkastad den statens domsrätt. Skiljeavtal på förhand förbjuds helt.

Tokyoutkastets reglering av prorogationsspörsmålet innefattar en lösning som kan vinna allmän nordisk anslutning. För enkelhets skull bör den inte begränsas till tvister som faller under konventionsbetingade regler utan gälla alla tvister på grund av avtal om befordran av passagerare och resgoods. De nordiska kommittéerna har enats härom.

Att dessa bestämmelser tas upp i ett nytt andra stycke av förevarande paragraf föranleder att nuvarande andra stycket med redaktionell jämkning blir nytt tredje stycke i samma paragraf och att nuvarande tredje stycket blir fjärde stycket. De nya bestämmelserna medger givetvis fri prorogation efter det att den händelse inträffat som ger upphov till tvist.

15 kap.

Särskilda bestämmelser

348 §

Denna paragraf (348 § i kommittéförslaget SOU 1971: 90, 326 § i den norska texten) motsvaras i gällande SjöL av 255 § 2 mom. I prop. 1973: 42 föreslås att bestämmelsen i sak oförändrad flyttas till en ny

348 §. I första punkten definieras Poincaréfranc som 65,5 milligram guld av viss finhetsgrad. Omräkning av Poincaréfranc till svenskt mynt skall enligt andra punkten ske efter betalningsdagens kurs eller om säkerhet ställs för betalningen, kursen den dag detta sker. Varken i den nu gällande lydelsen eller i den i prop. 1973: 42 föreslagna 348 § anges emellertid om omräkning till svenskt mynt skall ske på grundval av guldets officiella värde eller efter dess marknadsvärde. Sådana bestämmelser saknas också i tidigare sjörettsliga konventioner vilka innehåller regler om begränsning av ansvaret uttryckt i Poincaréfranc. Detta gäller också Haag-Visbyreglerna (art. 4:5 d) och Tokyoutkastet. I 1969 års konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja föreskrivs emellertid (art. V:9) att omräkning skall ske efter vederbörande myntslags *officiella* värde i förhållande till Poincaréfrancen. Genom ett uppmärksammat rättsfall av den nederländska högsta domstolen (jfr Shipen Schade 1972 No. 45) har slagits fast att samma princip skall tillämpas vid beräkning av begränsningsbelopp enligt 1957 års konvention om redareansvarets begränsning.

Med hänsyn till den skillnad som råder mellan guldets officiella värde och dess marknadsvärde har det ansetts önskvärt att i lagen uttryckligen ange vilket värde som skall läggas till grund vid omräkningen till svenskt mynt. Det synes bäst överensstämja med den internationella rättsutvecklingen att lägga det officiella värdet till grund. Andra punkten har utformats i enlighet härmed. Motsvarande ändring har företagits i den norska texten.

3.7 Konossementlagförslaget

4 §

I 2 mom. andra stycket av förevarande paragraf finns en bestämmelse på grundval av signaturprotokollet till konossementskonventionen av innebörd att godsskada, som hänför sig till någon av de i den s. k. katalogen angivna ansvarsfrihetsgrunderna (2 mom. första stycket c—p; jfr 118 § andra stycket c—p i sjölagsförslaget) likväl skall ersättas, om det visas att bortfraktaren eller någon för vilken han svarar genom fel eller försummelse har medverkat till skadan. Någon motsvarighet till denna tilläggsregel har ej tagits upp i 118 § andra stycket av sjölagsförslaget. Av skäl som har angivits i den allmänna motiveringen har därför förevarande bestämmelse i 4 § KonL fått utgå (jfr avsnitt 3.4.1.1).

5 mom. av paragrafen har bl. a. följande lydelse: "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...". Denna avfattning ger uttryck för den tolkningen av Haagreglerna att dessa inte täcker de s. k. rena dröjsmålsskadorna. Sjölagsför-

slaget utgår som redan framgått (jfr 3.4.1.2) från en tolkning som numera börjat tränga igenom och som innebär att även dessa dröjsmåls-skador, i den mån de härrör av försening under befordringen, är täckta av konventionens tvingande reglering. Tolkningen har haft sin utgångspunkt bl. a. i konventionstextens motsvarande formulering "loss or damage to or in connection with goods". För att den nya tolkningen skall kunna tillämpas även i sådan fart som tillsvidare skall regleras av KonL har paragrafens lydelse jämkats. I stället för "skada som därmed sammanhänger" har i direkt anslutning till konventionstexten angivits att bestämmelsen även avser "eljest till godset hänförlig skada". I överensstämmelse med grunderna för denna ändring får övriga bestämmelser i lagen om bortfraktarens ansvarighet för "förlust, minskning eller skada", vilka motsvarar konventionens uttryck "loss or damage" anses omfatta också dröjsmålsskada. Därvid skall självfallet beaktas att lagens bestämmelser bara gäller tiden från lastningen till lossningen (jfr 1 § e.).

8 §

Denna paragraf är ny. Den reglerar i vilka fall KonL skall tillämpas och motsvaras i den nuvarande KonL närmast av ingressen till lagen och de med stöd därav utfärdade kungörelserna (1938: 772 och 1939: 886) angående KonL:s tillämplighetsområde. Den nya paragrafen går tillbaka på art. 10 i Haagreglerna och art. 6 i Visbyreglerna, vilken senare låter Haagreglerna ta över vid konflikt med dessa. Paragrafen är avsedd att under den tid då KonL alltjämt skall gälla komma till rätta med de konflikter som kan uppstå med anledning av att Haag-Visbyreglerna i form av sjölagsregler i och för sig kan vara tillämpliga i lägen då Sverige gentemot andra stater som bara erkänner Haagreglerna (Haagstat) är folkrättsligt förpliktat att tillämpa konossementskonventionen i dess ursprungliga skick.

Av våra folkrättsliga förpliktelser enligt art. 10 i Haagreglerna följer att vi i förhållande till Haagstat är skyldiga att tillämpa Haagreglerna på konossement som har utfärdats i Haagstat. Det föreskrivs därför i *första punkten* att KonL är tillämplig på konossement som har utfärdats i Haagstat och på befordran enligt sådant konossement. Detta gäller till en början i fråga om befordran som sker till Sverige. I avsaknad av denna bestämmelse skulle eljest enligt 169 § tredje stycket SjöL de på Haag-Visbyreglerna grundade reglerna i SjöL vara tillämpliga i sådant fall på grund av den utvidgning av Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde som denna bestämmelse innefattar.

Bestämmelsen i första punkten gäller vidare beträffande konossement utfärdat i Haagstat för befordran till annan Haagstat, till stat som har tillträtt både Haagreglerna och Visbyreglerna (Haag-Visbystat) eller till stat som inte har tillträtt konventionen över huvud taget. Till dess tilläggsprotokollet har trätt i kraft i förhållande till de nordiska sta-

terna blir enligt denna bestämmelse KonL även tillämplig om konossement utställts i nordisk stat och avser befordran till utomnordisk stat (jfr specialmotiveringen till 168 § sjölagsförslaget).

I de fall som avses i första punkten, dvs. när konossementet har utställts i stat som har tillträtt Haagreglerna men inte Visbyreglerna, kan en konflikt mellan Haagreglerna och Visbyreglerna tänkas uppkomma bara för de sällsynta fall att konossementet visserligen har utfärdats i Haagstat men befordringen sker från Haag-Visbystat. I detta fall är Visbyreglerna i och för sig tillämpliga enligt art. 5 i tilläggsprotokollet. Dessutom föreskrivs emellertid i art. 6 andra stycket i tilläggsprotokollet att stat som har tillträtt detta inte är skyldig att tillämpa det på konossement som har utfärdats i Haagstat. Enligt första punkten i förevarande paragraf skall därför KonL tillämpas i sådant fall och inte de på Haag-Visbyreglerna grundade bestämmelserna i SjöL, något som eljest skulle följa av 169 § andra stycket andra punkten. Har konossement utfärdats i Haagstat och sker befordran från sådan stat eller stat som står helt utanför konventionen föreligger emellertid inte någon konflikt, eftersom Haag-Visbyreglerna inte är tillämpliga då med mindre konossementet innehåller en paramountklausul som hänvisar till Haag-Visbyreglerna eller på dem grundad lag. Men även om ett sådant konossement innehåller en paramountklausul torde någon konflikt i egentlig mening inte föreligga. Visbyreglerna innefattar generellt sett en förbättring av befraktarens ställning i förhållande till Haagreglerna och innebär i övrigt en utbyggnad av Haagregelsystemet. Enligt Haagreglerna kan bortfraktaren genom avtal åta sig ökade skyldigheter (art. 5). En paramountklausul av det innehåll som här har angivits bör därför ges bindande verkan även enligt Haagreglerna. Hänvisar paramountklausulen till lagen i Haag-Visbystat bör därför enligt 170 § första stycket SjöL lagen i den staten tillämpas. Och hänvisas till själva Haag-Visbyreglerna bör SjöL tillämpas enligt 170 § andra stycket.

I fråga om konossement utfärdat i Sverige eller i annan stat som erkänner Haag-Visbyreglerna blir dessa senare i regel tillämpliga utan risk för folkrättsligt betingad lagkonflikt. Men man kan tänka sig fall då konflikt inträder, t. ex. vid befordran från Sverige till Haagstat med bortfraktaren och fartyget hemmahörande i den senare staten. Situationen kan f. ö. bli principiellt likartad även om befordringen äger rum till Haag-Visbystat. Även andra konfliktsituationer torde kunna uppstå. Det kan i och för sig diskuteras om vi i sådant fall är skyldiga att gentemot t. ex. bortfraktare hemmahörande i Haagstat respektera Haagreglernas bestämmelser. Den enda punkt där frågan blir aktuell torde f. ö. bli beträffande begränsningsbeloppets storlek, och på denna punkt föreligger redan stora skiljaktigheter i lagstiftning och tillämpning mellan de olika Haagstaterna inte bara i frågan om vad som skall anses utgöra godsenshet utan också i fråga om själva begränsningsbeloppet. Den genom Visbyreglerna införda kilobegränsningen utgör dock en nyhet.

En bortfraktare från en Haagstat kan göra anspråk på att denna inte tillämpas på hans ansvar. Det kan å andra sidan hävdas att en bortfraktare hemmahörande i Haagstat som vill driva sjöfart avseende befordran från en Haag-Visbystat därmed får vara beredd på att Haag-Visbyreglerna tillämpas på sådan befordran. Frågan om och i vilka fall Haagreglerna dock skall tillämpas på sådan befordran bör emellertid överlåtas till rättstillämpning. Därvid bör särskilt beaktas hur denna fråga har lösts i andra Haag-Visbystater.

Vid de nordiska departementsöverläggningarna har man enats om att i KonL ta in en erinran om att en tillämpning av denna kan bli aktuell även i andra fall än som avses i 8 § första punkten. I *andra punkten* har därför tagits in en allmänt avfattad generell föreskrift av innebörd att om konossementet utfärdats i Sverige eller annan stat som erkänner Haag-Visbyreglerna så skall KonL tillämpas såsom svensk lag i den mån tillämpning av motsvarande bestämmelser i SjöL skulle strida mot våra folkrättsliga förpliktelser gentemot en Haagstat. En liknande regel finns i övergångsbestämmelserna till lagen (1967: 69) angående ändring i lagen (1937: 73) om befordran med luftfartyg.

Vid ratifikationen av 1924 års konvention gjorde de nordiska staterna förbehåll beträffande konventionens tillämpning på inrikes och internordisk fart. Sådan fart är också f. n. undantagen från KonLs tillämpningsområde. Som tidigare nämnts avses de på Haag-Visbyreglerna grundade bestämmelserna bli tillämpliga på sådan fart så snart lagstiftningen har trätt i kraft (jfr specialmotiveringen till 168 § sjölagsförslaget). En bestämmelse härom har tagits in i *tredje punkten*.

3.8 Ikraftträdande

De föreslagna ändringarna i SjöL och KonL bör träda i kraft samtidigt i Sverige, Danmark, Finland och Norge. Med hänsyn till de förbättringar som lagstiftningen innebär bl. a. för lastägare och passagerare har man nordiskt enats om att ikraftträdandet bör ske så snart som möjligt. Detta gäller även de huvudsakligen på Haag-Visbyreglerna byggda ändringarna i SjöL om godsbefordran. Till dess tilläggsprotokollet har trätt i kraft blir dock tillämpligheten av de nya sjölagsreglerna om godsbefordran begränsad till inrikes och internordisk befordran och konossementsbefordran till de nordiska länderna från stat som inte är bunden av Haagreglerna samt, ehuru inte som tvingande rätt, på internationell certepartifart. Jag hänvisar i dessa delar till vad som har anförts i specialmotiveringen till 168 och 169 §§.

Som tidigare nämnts har propositioner redan lagts fram i Danmark och Norge. Lagförslagen har antagits av folketinget resp. stortinget under våren. I Finland avser man att lägga fram proposition i början av hösten 1973. Lagstiftningen torde därför kunna träda i kraft den 1 ja-

nuari 1974. Helt säkert är dock detta inte och det bör därför överlämnas åt Kungl. Maj:t att bestämma dagen för ikraftträdandet. Som tidigare nämnts (3.1) bör Kungl. Maj:t få fullmakt att upphäva KonL när tiden bedöms mogen att säga upp Haagreglerna. En sådan uppsägning bör ske gemensamt med de övriga nordiska länderna.

Kungl. Maj:t har genom prop. 1973: 42 framlagt förslag till ändring av sjölagens bestämmelser om sjöpanträtt och skeppshypotek m. m. Också i det förslaget har av flera skäl förordats att Kungl. Maj:t skall få bestämma dagen för ikraftträdandet. De båda förslagen rör på några få punkter samma paragrafer i SjöL (jfr 8, 255, 284, 337 och 348 §§ i förevarande förslag med resp. 233, 255, 347, 337 och 348 §§ i prop. 1973: 42 och se dessutom hänvisningarna i 122, 168, 196 och 199 §§ i förevarande förslag). Eftersom det inte nu kan med säkerhet förutsägas, om de båda förslagen kan träda i kraft samtidigt eller, om så inte sker, vilketdera som först kan träda i kraft, har de båda förslagen utformats oberoende av varandra med utgångspunkt från nu gällande rätt. Om ej vid tidpunkten för riksdagsbehandlingen av detta förslag klarhet vinnas om att de båda förslagen kan träda i kraft samtidigt, så att detta förslag kan anpassas till förslaget i prop. 1973: 42, torde Kungl. Maj:t få genom 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.

4 Hemställan

Under återopande av det anförda hemställer jag att Kungl. Maj:t föreslår 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.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten

Bilaga 1 Visbyreglerna

PROTOCOLE
PORTANT MODIFICATION DE LA
CONVENTION INTERNATIONALE
POUR L'UNIFICATION DE
CERTAINES RÈGLES EN MATIÈRE DE
CONNAISSEMENT,
SIGNÉE A BRUXELLES
LE 25 AOÛT 1924

Les Parties Contractantes,

Considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924,

Sont convenues des dispositions suivantes:

Article 1

1. A l'article 3, paragraphe 4, il y a lieu d'ajouter le texte suivant:

"Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi".

2. A l'article 3, paragraphe 6, le quatrième aliéna est remplacé par la disposition suivante:

"Sous réserve des dispositions du paragraphe 6bis, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou

PROTOCOL
TO AMEND THE
INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE UNIFICATION OF
CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO
BILLS OF LADING,
SIGNED AT BRUSSELS
ON 25th AUGUST 1924

The contracting Parties,

Considering that it is desirable to amend the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, signed at Brussels on 25th August 1924,

Have agreed as follows:

Article 1

1. In Article 3, paragraph 4 shall be added:

"However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith".

2. In Article 3, paragraph 6, subparagraph 4 shall be deleted and replaced by:

"Subject to paragraph 6bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period

PROTOKOLL
ANGÅENDE ÄNDRING AV DEN
INTERNATIONELLA KONVENTIONEN
RÖRANDE FASTSTÄLLANDE AV
VISSA GEMENSAMMA BESTÄMMELSER I
FRÅGA OM KONOSSEMENT,
UNDERTECKNAT I BRYSSEL
DEN 25 AUGUSTI 1924

De fördragsslutande parterna,

som anser det önskvärt att ändra den internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement, undertecknad i Bryssel den 25 augusti 1924,

Har enats om följande:

Artikel 1

1. I artikel 3 mom. 4 skall tillfogas följande:

”Motbevisning skall dock icke vara tillåten, när konossementet överlåtits till godtroende tredje man”.

2. I artikel 3 mom. 6 skall fjärde stycket utgå och ersättas av följande:

”Bortfraktaren och fartyget skall i varje annat fall än som avses i mom. 6*bis* vara fria från allt slags ansvarighet med avseende på godset, om talan ej väckts inom ett år från utlämnandet eller den dag utlämnande skulle ha ägt rum. Denna frist kan dock förlängas

de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action".

3. A l'article 3 il y a lieu d'ajouter après le paragraphe 6 un paragraphe *6bis*, libellé comme suit:

"Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du Tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation".

Article 2

L'article 4, paragraphe 5, sera supprimé et remplacé par le texte suivant:

"a) A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10 000 francs par colis ou unité ou 30 F. par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité.

may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen".

3. In Article 3, after paragraph 6, shall be added the following paragraph *6bis*:

"An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself".

Article 2

Article 4, paragraph 5, shall be deleted and replaced by the following:

"a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to, or in connection with, the goods in an amount exceeding the equivalent of Frcs. 10 000 per package or unit or Frcs. 30 per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

genom överenskommelse mellan parterna, träffad efter den händelse som gav anledning till talan”.

3. I artikel 3 skall efter mom. 6 tillfogas följande mom. *bis*:

”Regresstalan får föras även efter utgången av den i föregående moment angivna fristen, om det sker inom den tid domstolslandets lag förskriver. Denna frist får dock ej understiga tre månader räknat från dagen då den person som för regresstalan infriat anspråket eller delgivits stämning angående detta”.

Artikel 2

I artikel 4 skall mom. 5 utgå och ersättas av följande:

a) Såframt icke godsets beskaffenhet och värde uppgivits av avlastaren före inlastningen och angivits i konossementet, skall varken bortfraktaren eller fartyget i något fall svara för förlust av eller skada på godset eller därmed sammanhängande förlust eller skada till högre belopp än 10 000 francs för kolli eller enhet eller 30 francs för kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt, vilketdera som är högst.

b) Det sammanlagda ersättningsbeloppet skall beräknas på grundval av värdet av sådant gods på den plats och vid den tid det avtalsenligt lossats eller skulle ha lossats från fartyget.

Godsets värde skall bestämmas efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om varken börspris eller marknadspris finns, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité ou sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

d) Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe, insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) de ce paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur".

c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

d) A franc means a unit consisting of 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

f) The declaration mentioned in sub-paragraph a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive.

g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading".

c) När container, pall eller liknande transportanordning används för att sammanföra gods, skall varje kolli eller enhet som angivits i konossementet såsom omfattade av anordningen anses utgöra kolli eller enhet i den mening som avses i detta moment. I övrigt skall transportanordningen anses utgöra ett kolli eller enhet.

d) Med franc förstås en enhet som består av 65,5 milligram guld av 900 tusendelars finhet. Datum för omräkning av fastställt belopp till nationellt myntslag bestäms av domstolslandets lag.

e) Varken bortfraktaren eller fartyget skall åtnjuta begränsning av ansvarighet enligt detta moment, om det visas att skadan orsakats genom handling eller underlåtenhet av bortfraktaren med uppsåt att skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden.

f) Uppgift som avses i punkt a) av detta moment och som intagits i konossementet skall gälla som bevis, om annat ej styrks, men skall icke binda bortfraktaren som äger göra den till föremål för tvist.

g) Genom överenskommelse mellan bortfraktaren, befälhavaren eller bortfraktarens agent och avlastaren kan bestämmas andra maximibelopp än som angivits i punkt a) av detta moment, såframt detta överenskomna maximum ej är lägre än där angivna motsvarande maximum.

h) Varken bortfraktaren eller fartyget skall i något fall svara för förlust av eller skada på godset eller därmed sammanhängande förlust eller skada, om avlastaren i konossementet lämnat honom vederligen oriktig uppgift om godsets beskaffenhet eller värde".

Article 3

Entre les articles 4 et 5 de la Convention est inséré un article *4bis* libellé comme suit:

"1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente Convention.

4. Toutefois le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement".

Article 4

L'article 9 de la Convention est remplacé par la disposition suivante:

"La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des Conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires".

Article 5

L'article 10 de la Convention est remplacé par la disposition suivante:

"Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissance

Article 3

Between Articles 4 and 5 of the Convention shall be inserted the following Article *4bis*:

"1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in this Convention.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Article if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result".

Article 4

Article 9 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:

"This Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage".

Article 5

Article 10 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:

"The provisions of this Convention shall apply to every bill of lading relating to the

Artikel 3

Mellan artiklarna 4 och 5 i konventionen skall införas följande artikel *4bis*:

”1. Befrielse från eller begränsning av ansvarighet varom föreskrivs i denna konvention skall äga tillämpning i fråga om varje talan mot bortfraktaren angående ersättning för förlust av eller skada på gods, som avses med ett befodringsavtal, vare sig talan grundas på kontraktsförhållande eller ej.

2. Om talan väcks mot någon anställd hos bortfraktaren eller mot dennes agent (anställd eller agent som ej är självständig medhjälpare) äger han göra gällande samma befrielse från eller begränsning av ansvarighet som bortfraktaren är berättigad att åberopa enligt denna konvention.

3. Det sammanlagda beloppet av de skadestånd som kan erhållas av bortfraktaren, hans anställda och agenter skall i intet fall överstiga den gräns som föreskrivs i denna konvention.

4. Det oaktat skall anställd hos eller agent för bortfraktaren ej äga åberopa bestämmelserna i denna artikel, om det visas att skadan orsakats genom handling eller underlåtenhet av den anställde eller agenten med uppsåt att skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden”.

Artikel 4

Artikel 9 i konventionen skall utgå och ersättas av följande:

”Denna konvention skall ej inverka på bestämmelser i någon internationell konvention eller nationell lag som reglerar ansvar för atomskada”.

Artikel 5

Artikel 10 i konventionen skall utgå och ersättas av följande:

”Bestämmelserna i denna konvention är tillämpliga på varje konossement som avser

relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand:

- a) le connaissement est émis dans un Etat contractant; ou
- b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant; ou
- c) le connaissement prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat,

quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus.

Le présente article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés par les alinéas précédents".

Article 6

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

Une Partie au présent Protocole ne se verra pas obligée d'appliquer les dispositions du présent Protocole aux connaissements délivrés dans un Etat Partie à la Convention mais n'étant pas Partie au présent Protocole.

Article 7

Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 15 de celle-ci ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent Protocole.

Article 8

Tout différend entre des Parties Contractantes concernant l'interprétation ou l'appli-

carriage of goods between ports in two different States if:

- a) the bill of lading is issued in a contracting State, or
- b) the carriage is from a port in a contracting State, or
- c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract,

whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

Each contracting State shall apply the provisions of this Convention to the bills of lading mentioned above.

This Article shall not prevent a contracting State from applying the Rules of this Convention to bills of lading not included in the preceding paragraphs".

Article 6

As between the Parties to this Protocol the Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

A Party to this Protocol shall have no duty to apply the provisions of this protocol to bills of lading issued in a State which is a Party to the Convention but which is not a Party to this Protocol.

Article 7

As between the parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 15 thereof, shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as amended by this Protocol.

Article 8

Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or

befordran av gods mellan hamnar i två skilda stater, om

- a) konossementet utfärdats i fördragslutande stat, eller
- b) befordringen sker från hamn i fördragslutande stat, eller
- c) det avtal som konossementet innefattar eller utvisar föreskriver att bestämmelserna i denna konvention eller lagstiftning som gör dem tillämpliga skall reglera avtalet,

oavsett vilken nationalitet fartyget, bortfraktaren, avlastaren, mottagaren eller annan intressent har.

Fördragsslutande stat skall tillämpa bestämmelserna i denna konvention på de konossement som avses ovan.

Denna artikel skall icke hindra fördragsslutande stat från att tillämpa konventionens bestämmelser på konossement som ej avses i föregående stycken”.

Artikel 6

Såvitt rör förhållandet mellan de parter som tillträtt protokollet skall konventionen och protokollet läsas och tolkas som ett enda instrument.

Part som tillträtt protokollet skall icke vara skyldig att tillämpa protokollets bestämmelser på konossement utfärdat i stat som tillträtt konventionen men icke protokollet.

Artikel 7

Såvitt rör förhållandet mellan parter som tillträtt protokollet skall uppsägning av konventionen enligt artikel 15 däri ej anses innefatta uppsägning av konventionen sådan den ändrats genom protokollet.

Artikel 8

Twist mellan fördragsslutande parter rörande konventionens tolkning eller tillämpning

cation de la Convention, qui ne peut pas être réglé par voie de négociation, est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une d'entre elles. Si dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

application of the Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

Article 9

1. Chaque Partie Contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera le présent Protocole ou y adhèrera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 8 du présent Protocole. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie Contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie Contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Gouvernement belge.

Article 9

1. Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Protocol or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 8 of this Protocol. The other Contracting Parties shall not be bound by this Article with respect to any Contracting Party having made such a reservation.

2. Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph 1 may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article 10

Le présent Protocole sera ouvert à la signature des Etats qui, avant le 23 février 1968, ont ratifié la Convention ou qui y ont adhéré ainsi qu'à tout Etat représenté à la douzième session (1967-1968) de la Conférence diplomatique de Droit maritime.

Article 10

This Protocol shall be open for signature by the States which have ratified the Convention or which have adhered thereto before the 23rd February 1968, and by any State represented at the twelfth session (1967-1968) of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 11

1. Le présent Protocole sera ratifié.
2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 11

1. This Protocol shall be ratified.
2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of accession to the Convention.
3. The instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

som ej kan biläggas förhandlingsvägen skall på begäran av någon av dem hänskjutas till skiljedom. Uppnår parterna ej inom sex månader från dagen för begäran om skiljedom enighet om skiljeförfarandet, äger envar av dem hänskjuta tvisten till den internationella domstolen genom att göra framställning här- om i enlighet med domstolens stadgar.

Artikel 9

1. Fördragsslutande part äger vid undertecknande eller ratifikation av detta protokoll eller vid anslutning därtill förklara att den ej anser sig bunden av artikel 8 av detta protokoll. Övriga fördragsslutande parter skall icke vara bundna av den artikeln i förhållande till fördragsslutande part som gjort sådan reservation.

2. Fördragsslutande part som gjort reservation enligt mom. 1 äger när som helst återkalla reservationen genom meddelande till belgiska regeringen.

Artikel 10

Detta protokoll är öppet för undertecknade av de stater som har ratificerat eller anslutit sig till konventionen före den 23 februari 1968 och av varje stat företrädd vid den diplomatiska sjörettskonferensens tolfte session (1967–1968).

Artikel 11

1. Detta protokoll skall ratificeras.

2. Ratifikation av detta protokoll av stat som ej är ansluten till konventionen innebär anslutning till konventionen.

3. Ratifikationsinstrumenten skall deponeras hos belgiska regeringen.

Article 12

1. Les Etats membres de l'organisation des Nations Unies ou des institutions spécialisées, non représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime, pourront adhérer au présent Protocole.

2. L'adhésion au présent Protocole emporte adhésion à la Convention.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 13

1. Le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de dix instruments de ratification ou d'adhésion, dont au moins cinq émanant d'Etats qui possèdent chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonneaux de jauge brute.

2. Pour chaque Etat ratifiant le présent Protocole ou y adhérant après la date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au § 1 du présent article, le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après le dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 14

1. Chacun des Etats Contractants pourra dénoncer le présent Protocole par notification au Gouvernement belge.

2. Cette dénonciation emportera dénonciation de la Convention.

3. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification par le Gouvernement belge.

Article 15

1. Tout Etat Contractant pourra, au moment de la signature, de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires qui sont soumis à leur

Article 12

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Protocol.

2. Accession to this Protocol shall have the effect of accession to the Convention.

3. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

Article 13

1. This Protocol shall come into force three months after the date of the deposit of ten instruments of ratification or accession, of which at least five shall have been deposited by States that have each a tonnage equal or superior to one million gross tons of tonnage.

2. For each State which ratifies this Protocol or accedes thereto after the date of deposit of the instrument of ratification or accession determining the coming into force such as is stipulated in § 1 of this Article, this Protocol shall come into force three months after the deposit of its instrument of ratification or accession.

Article 14

1. Any Contracting State may denounce this Protocol by notification to the Belgian Government.

2. This denunciation shall have the effect of denunciation of the Convention.

3. This denunciation shall take effect one year after the date on which the notification has been received by the Belgian Government.

Article 15

1. Any Contracting State may at the time of signature, ratification or accession or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories under its sovereignty

Artikel 12

1. Stat som är medlem av Förenta Nationerna eller deras fackorgan och som icke var företrädd vid den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session äger ansluta sig till detta protokoll.

2. Anslutning till detta protokoll innebär anslutning till konventionen.

3. Anslutningsinstrument skall deponeras hos belgiska regeringen.

Artikel 13

1. Detta protokoll skall träda i kraft tre månader efter den dag tio ratifikations- eller anslutningsinstrument deponerats, av vilka minst fem skall avse stater som var för sig har ett tonnage av en miljon bruttoregister-ton eller däröver.

2. För stat som ratificerar eller ansluter sig till protokollet efter dagen för depositionen av det ratifikations- eller anslutningsinstrument som enligt mom. 1 i denna artikel sätter protokollet i kraft, träder protokollet i kraft tre månader efter dagen för depositionen av dessa ratifikations- eller anslutningsinstrument.

Artikel 14

1. Fördragsslutande stat äger säga upp detta protokoll genom meddelande till belgiska regeringen.

2. Sådan uppsägning innebär uppsägning av konventionen.

3. Uppsägningen träder i kraft ett år efter den dag meddelandet mottogs av belgiska regeringen.

Artikel 15

1. Fördragsslutande stat äger vid undertecknande, ratifikation eller anslutning eller vid senare tillfälle skriftligen meddela belgiska regeringen för vilka av de områden under dess överhöghet eller områden för vilkas

souveraineté ou dont ils assurent les relations internationales ceux auxquels s'applique le présent Protocole.

Le Protocole sera applicable aux dits territoires trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet Etat.

2. Cette extension vaudra également pour la Convention si celle-ci n'est pas encore applicable à ces territoires.

3. Tout Etat contractant qui a souscrit une déclaration au titre du présent article, pourra à tout moment, aviser le Gouvernement belge que le Protocole cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation; elle vaudra également pour la Convention.

Article 16

Les Parties Contractantes peuvent mettre le présent Protocole en vigueur soit en lui donnant force de loi, soit en incorporant dans leur législation de la manière propre à celle-ci les règles adoptées aux termes du présent Protocole.

Article 17

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats représentés à la douzième session (1967–1968) de la Conférence diplomatique de Droit maritime, aux Etats qui adhèrent au présent Protocole, ainsi qu'aux Etats liés par la Convention:

1. Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles 10, 11 et 12.

2. La date à laquelle le présent Protocole entrera en vigueur en application de l'article 13.

3. Les notifications au sujet de l'application territoriale faites en exécution de l'ar-

or for whose international relations it is responsible, are those to which the present Protocol applies.

The Protocol shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Protocol in respect of such State.

2. This extension also shall apply to the Convention if the latter is not yet applicable to those territories.

3. Any Contracting State which has made a declaration under paragraph 1 of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the protocol shall cease to extend to such territory. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government; it also shall apply to the Convention.

Article 16

The Contracting Parties may give effect to this Protocol either by giving it the force of law or by including in their national legislation in a form appropriate to that legislation the rules adopted under this Protocol.

Article 17

The Belgian Government shall notify the States represented at the twelfth session (1967–1968) of the Diplomatic Conference on Maritime Law, the acceding States to this Protocol, and the States Parties to the Convention of the following:

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 10, 11 and 12.

2. The date on which the present Protocol will come into force in accordance with Article 13.

3. The notifications with regard to the territorial application in accordance with

internationella förbindelser den staten svarar som protokollet är tillämpligt.

Tre månader efter det belgiska regeringen mottagit sådant meddelande skall protokollet bli tillämpligt för däri angivna områden, dock icke före dagen för protokollets ikraftträdande i förhållande till den staten.

2. Sådant utvidgad tillämplighet av protokollet omfattar också konventionen om denna icke redan dessförinnan gäller för områdena.

3. Fördragsslutande stat som avgivit förklaring enligt mom. 1 av denna artikel äger därefter när som helst meddela belgiska regeringen att protokollet skall upphöra att gälla för området i fråga. Sådant uppsägning skall träda i kraft ett år efter den dag meddelande därom mottogs av belgiska regeringen och skall tillika gälla konventionen.

Artikel 16

Fördragsslutande part äger sätta detta protokoll i tillämpning antingen genom att ge det kraft av lag eller genom att införliva dess regler med sin nationella lagstiftning i en efter denna lämpad form.

Artikel 17

Belgiska regeringen skall underrätta de stater som var företrädare vid den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session (1967–1968), de stater som anslutit sig till detta protokoll och de stater som tillträtt konventionen om följande:

1. Undertecknanden, ratifikationer och anslutningar som skett enligt artiklarna 10, 11 och 12.

2. Den dag då detta protokoll skall träda i kraft enligt artikel 13.

3. De meddelanden rörande territoriell tillämpning som lämnats enligt artikel 15.

ticle 15.

4. Les dénonciations reçues en application de l'article 14.

EN FOIT DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Bruxelles, le 23 février 1968, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

Article 15.

4. The denunciations received in accordance with Article 14.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, duly authorised, have signed this Protocol.

Done at Brussels, this 23rd day of February 1968, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

4. De uppsägningar som mottagits enligt artikel 14.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, vederbörligen befullmäktigade ombud undertecknat detta protokoll.

Som skedde i Bryssel den 23 februari 1968 på engelska och franska språken, vilka båda texter äger lika vitsord, i en originalhandling som skall förbli deponerad i belgiska regeringens arkiv och varav denna skall utfärda bestyrkta avskrifter.

Bilaga 2 Konossementskonventionen i dess genom
1968 års tilläggsprotokoll ändrade lydelse
(Haag—Visbyreglerna)

Article 1

Dans la présente Convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous:

a) "Transporteur" comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

b) "Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

c) "Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

d) "Navire" signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises en mer.

e) "Transport de marchandises" couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Article 1

In this Convention the following words are employed with the meanings set out below:

a) "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper;

b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same;

c) "Goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried;

d) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea;

e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

Artikel 1

I denna konvention används följande uttryck i nedan noga angiven innebörd:

a) "bortfraktare" omfattar fartygsägare eller befraktare som är part i ett fraktavtal med en avlastare;

b) "fraktavtal" avser endast fraktavtal varom upprättats konossement eller liknande åtkomsthandling angående godsbefordran till sjöss, därunder inbegripet konossement eller liknande handling som utfärdats enligt certe-parti, från det åtkomsthandlingen reglerar rättsförhållandet mellan bortfraktaren och handlingens innehavare;

c) "gods" omfattar gods, föremål, handelsvaror och saker av varje slag med undantag för levande djur samt last som i fraktavtalet anges såsom lastad på däck och befordras på det sättet;

d) "fartyg" betyder varje fartyg som används för befordran av gods till sjöss;

e) "godsbefordran" omfattar tiden från det godsets lastats på tills det lossats från fartyget.

Anm. Enligt den ursprungliga konventionen av 1924 (Haagreglerna) har den franska texten vitsord. Angående konventionstexten se bl. a. SOU 1936:17 s. 297 ff, NJA II 1936 s. 608 ff och SÖ 1938 nr 21. Enligt Visbyreglerna (se Bilaga 3) har fransk och engelsk text lika vitsord. Visbyreglerna har i denna bilaga utmärkts med kursiv stil.

Article 2

Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

Article 3

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour:

- a) Mettre le navire en état de navigabilité;
- b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;
- c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur, ou le capitaine ou agent du transporteur, devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autre choses:

- a) Les marques principales nécessaires à l'identification de marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;
- b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou

Article 2

Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article 3

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:

- a) Make the ship seaworthy;
- b) Properly man, equip and supply the ship;
- c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

- a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage;
- b) Either the number of packages or

Artikel 2

Frånsett bestämmelserna i artikel 6 skall bortfraktaren i varje avtal om godsbefordran till sjöss, såvitt avser lastning, handhavande, stuvning, befordran, förvaring, vård och lossning, vara underkastad den ansvarighet och de förpliktelser samt åtnjuta de rättigheter och friheter som anges nedan.

Artikel 3

1. Bortfraktaren skall vara skyldig att, före och vid resans början, med tillbörlig omsorg sörja för att

- a) fartyget sätts i sjövärdigt skick;
- b) fartyget behörigen bemannas, utrustas och provianteras;
- c) lastrum, kyl- och frysrum samt alla övriga delar av fartyget, där gods lastas, sätts i gott och säkert skick för godsets mottagande, befordran och bevarande.

2. Frånsett bestämmelserna i artikel 4 skall bortfraktaren på lämpligt och omsorgsfullt sätt lasta, handha, stuva, befordra, förvara, vårda och lossa det gods som befordras.

3. Efter att ha mottagit godset i sin vård skall bortfraktaren eller hans befälhavare eller agent på avlastarens begäran utfärda konossement till denne bl. a. innefattande:

a) de väsentliga märken som fordras för identifiering av godset sådana avlastaren skriftligen uppgivit dem före lastningens början, förutsatt att dessa märken stämplats eller eljest tydligt anbragts på oförpackat gods eller på lådor eller förpackningar vari godset förvaras och att detta skett på sådant sätt att märkena normalt bör förbli läsliga till resans slut;

b) antingen kolli- eller stycketal eller mått

la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au § 3, a), b) et c).

Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserá le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limiterá d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas

pieces, or the quantity, or weight, at the case may be, as furnished in writing by the shipper;

c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with § 3, a), b) and c).

However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damage, and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

eller vikt, vilketdera som kommer i fråga enligt avlastarens skriftliga uppgift;

c) godsets synliga tillstånd och skick.

Dock skall ingen bortfraktare, befälhavare eller bortfraktares agent vara skyldig att i konossementet ange eller nämna märken, antal, mått eller vikt som han har skälig anledning misstänka icke noga motsvarar det gods som faktiskt mottagits eller som han icke haft rimlig möjlighet att undersöka.

4. Ett sådant konossement skall utgöra bevis, om annat ej styrks, att bortfraktaren mottagit godset sådant det beskrivits däri enligt mom. 3 a), b) och c).

Motbevisningen skall dock icke vara tillåten, när konossementet överlåtits till godtroende tredje man.

5. Avlastaren skall anses ha tillförsäkrat bortfraktaren riktigheten, vid tiden för lastningen, av märken, antal, mått och vikt sådana de uppgivits av honom och avlastaren skall gottgöra bortfraktaren all förlust, skada och kostnad som orsakas eller härrör av onöjaktigheter i dessa hänseenden. Bortfraktarens rätt till sådan gottgörelse skall på intet sätt inskränka hans ansvarighet och förpliktelser enligt fraktavtalet i förhållande till varje annan person än avlastaren.

6. Såframt icke skriftlig underrättelse om förlust eller skada och dess allmänna beskaffenhet givits bortfraktaren eller hans agent i lossningshamnen före eller vid tiden för godsets lossning och utlämnande till den persons förfogande som enligt fraktavtalet är berättigad därtill, skall sådan utlämning utgöra bevis, om annat ej styrks, att godset avlämnats sådant det beskrivits i konossementet.

Är förlusten eller skadan ej uppenbar.

apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

Sous réserve des dispositions du § 6bis, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

En cas de perte ou dommage certain ou présumé, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

6bis. Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de le'assignation.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé "Embarqué" pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement "Embarqué". Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en pre-

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

Subject to § 6bis, the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

6bis. An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or

skall underrättelsen ges inom tre dagar från avlämnandet.

Skriftlig underrättelse fordras ej, om godsets tillstånd gemensamt fastställts vid tiden för mottagandet.

Bortfraktaren och fartyget skall i varje annat fall än som avses i mom. 6bis vara fria från allt slags ansvarighet med avseende på godset, om talan ej väcks inom ett år från utlämnandet eller den dag utlämnande skulle ha ägt rum. Denna frist kan dock förlängas genom överenskommelse mellan parterna, träffad efter den händelse som gav anledning till talan.¹

I fall av verklig eller förmodad förlust eller skada skall bortfraktaren och mottagaren ömsesidigt ge varandra allt rimligt bistånd för besiktning och räkning av godset.

6bis. Regresstalan får föras även efter utgången av den i föregående moment angivna fristen, om det sker inom den tid domstolslandets lag föreskriver. Denna frist får dock ej understiga tre månader räknat från dagen då den person som för regresstalan infriat anspråket eller mottagit stämning angående detta.

7. Sedan godset lastats, skall det konossement bortfraktaren, befälhavaren eller bortfraktarens agent har att utfärda till avlastaren, om avlastaren begär det, vara ett s. k. ombordkonossement, förutsatt att avlastaren, om han förut mottagit åtkomsthandling till godset, återställer den handlingen mot utlämnande av ombordkonossementet. Emellertid skall det stå bortfraktaren, befälhavaren eller agenten fritt att i stället i lastningshamnen på den först utfärdade handlingen anteckna namnet eller namnen

¹ Haagreglernas text ger här frihet "från varje ansvarighet för förlust eller skada, om talan ej väcks inom ett år från godsets utlämnande eller den dag det skulle ha utlämnats".

mier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3 § 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé "Embarqué".

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

Article 4

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, § 1. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant

ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in § 3 of Article 3, shall for the purpose of this Article be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Article 4

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped, and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of § 1 of Article 3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this Article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or

på det eller de fartyg på vilka godset lastats och datum eller data för lastningen; då handlingen försetts med sådan anteckning skall den, om den innehåller de uppgifter som anges i artikel 3 mom. 3, anses utgöra ett ombordkonossement i den mening som avses i denna artikel.

8. Varje förbehåll, avtal eller överenskomelse i ett fraktavtal, som befriar bortfraktaren eller fartyget från ansvarighet för förlust av eller skada på gods eller därmed sammanhängande förlust eller skada, uppkommen på grund av försummelse, fel eller åsidosättande av de skyldigheter och förpliktelser som föreskrivs i denna artikel, eller som minskar denna ansvarighet annorledes än denna konvention föreskriver, skall vara utan kraft och verkan. Förbehåll, varigenom till bortfraktaren överläts förmån av försäkring, skall liksom varje liknande klausul anses som förbehåll om frihet från ansvarighet.

Artikel 4

1. Varken bortfraktaren eller fartyget skall svara för förlust eller skada som orsakas eller härrör av bristande sjövärdighet, utom när denna kan tillskrivas brist i tillbörlig omsorg på bortfraktarens sida att sätta fartyget i sjövärdigt skick eller att tillförsäkra det behörig bemanning, utrustning och proviantering eller att sätta lastrum, kyl- och frysrum samt alla övriga delar av fartyget, där gods lastats, i gott och och säkert skick så att de är lämpliga för godsets mottagande, befordran och bevarande, allt i överensstämmelse med bestämmelserna i artikel 3 mom. 1. Närhelst förlust eller skada härrör av bristande sjövärdighet, skall bevisbördan för att tillbörlig omsorg iakttagits ligga på bortfraktaren eller envar annan som gör gällande befrielse varom föreskrivs i denna artikel.

2. Varken bortfraktaren eller fartyget skall svara för förlust eller skada som orsakas

tant ou provenant:

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;

d) D'un "acte de Dieu";

e) De faits de guerre;

f) Du fait d'ennemis publics;

g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;

h) D'une restriction de quarantaine;

i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;

j) De grèves ou lockouts ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

k) D'émeutes ou de troubles civils;

l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;

n) D'une insuffisance d'emballage;

o) D'une insuffisance ou imperfection de marques;

p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou

resulting from:

a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship;

b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier;

c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;

d) Act of God;

e) Act of war;

f) Act of public enemies;

g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process;

h) Quarantine restrictions;

i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative;

j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general;

k) Riots and civil commotions;

l) Saving or attempting to save life or property at sea;

m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods;

n) Insufficiency of packing;

o) Insufficiency or inadequacy of marks;

p) Latent defects not discoverable by due diligence;

q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause

eller härrör av:

a) handling, försummelse eller fel av befälhavaren, någon av besättningen eller annan av bortfraktarens anställda eller lots vid navigeringen eller handhavandet av fartyget;

b) brand som ej orsakas av fel eller försummelse av bortfraktaren;

c) faror, vådor eller olyckor i öppen sjö eller andra farvatten;

d) högre hand;

e) krigshändelser;

f) samhällsfientliga gärningar;

g) beslag eller tvångsåtgärder av furste, myndigheter eller folk eller rättslig handräkningsåtgärd;

h) karantänrestriktion;

i) handling eller underlåtenhet av avlastaren eller ägaren till godset, hans agent eller företrädare;

j) strejker eller lockouter eller inställelse av eller hinder för arbete av varje orsak vare sig delvis eller helt;

k) upplopp eller samhällsoroligheter;

l) räddning av eller försök att rädda liv eller egendom till sjöss;

m) minskning i omfång eller vikt eller varje annan förlust eller skada som orsakas av dold bristfällighet, särskild beskaffenhet eller egenartat fel hos godset;

n) bristfällig förpackning;

o) bristfällig eller oriktig märkning;

p) dold bristfällighet som undgår tillbörlig uppmärksamhet;

q) varje annan orsak som ej beror av handling eller fel av bortfraktaren eller handling eller fel av dennes agenter eller anställda men bevisbördan skall ligga på den som åberopar förmånen av detta undantag och det skall tillkomma honom att visa att varken handling eller fel av bortfraktaren eller handling eller fel av dennes agenter eller anställda medverkat till förlusten eller skadan.

3. Avlastaren skall icke svara för förlust eller skada som uppstår för bortfraktaren eller fartyget, orsakad eller härrörande av

résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur de ses agents ou de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. a) *A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10 000 F par colis ou unité ou 30 F par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.*

b) *La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.*

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité.

c) *Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou*

without the act, fault or neglect of the shipper, his agent or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea, or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5. a) *Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to, or in connection with, the goods in an amount exceeding the equivalent of 10,000 F per package or unit or 30 F per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.*

b) *The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.*

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

c) *Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the*

vilken orsak som helst, utom när det föreligger handling, fel eller försummelse av avlastaren, hans agenter eller anställda.

4. Ingen deviation för att rädda eller söka rädda liv eller egendom till sjöss, ej heller skälig deviation skall anses som brott mot denna konvention eller mot fraktavtalet och bortfraktaren skall icke svara för någon förlust eller skada som härrör därav.

5. a) *Såframt icke godsets beskaffenhet och värde uppgivits av avlastaren före inlastningen och angivits i konossementet, skall varken bortfraktaren eller fartyget i något fall svara för förlust av eller skada på godset eller därmed sammanhängande förlust eller skada till högre belopp än 10 000 francs för kolli eller enhet eller 30 francs för kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt, vilketdera som är högst.*²

b) *Det sammanlagda ersättningsbeloppet skall beräknas på grundval av värdet av sådant gods på den plats och vid den tid det avtalsenligt lossats eller skulle ha lossats från fartyget.*

Godsets värde skall bestämmas efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om varken börspris eller marknadspris finns, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

c) *När container, pall eller liknande transportanordning används för att sammanföra gods, skall varje kolli eller enhet som angivits i konossementet såsom omfattade av anordningen anses utgöra kolli eller enhet i den me-*

² Haagreglernas motsvarighet till a)–d) lyder: "Varken bortfraktaren eller fartyget skall i något fall svara för förlust eller skada på godset eller därmed sammanhängande förlust eller skada till högre belopp än 100 pund sterling för kolli eller enhet eller motsvarande värde i annat mynt, såframt icke godsets beskaffenhet och värde uppgivits av avlastaren före inlastningen och angivits i konossementet." Begränsningsbeloppet skall enligt Haagreglernas artikel 9 vara i guldmynt.

unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

d) Par franc, il faut entendre une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

e) Ni le transporteur ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe, insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) de ce paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable

number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid, such article of transport shall be considered the package or unit.

d) A franc means a unit consisting of 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

f) The declaration mentioned in sub-paragraph a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising

ning som avses i detta moment. I övrigt skall transportanordningen anses utgöra kolli eller enhet.

d) Med franc förstås en enhet som består av 65,5 milligram guld av 900 tusendelars finhet. Datum för omräkning av fastställt belopp till nationellt myntslag bestäms av domstolslandets lag.

e) Varken bortfraktaren eller fartyget skall åtnjuta begränsning av ansvarighet enligt detta moment, om det visas att skadan orsakats genom handling eller underlåtenhet av bortfraktaren med uppsåt att skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden.

f) Uppgift som avses i punkt a) av detta moment och som intagits i konossementet skall gälla som bevis, om annat ej styrks, men skall icke binda bortfraktaren som äger göra den till föremål för tvist.

g) Genom överenskommelse mellan bortfraktaren, befälhavaren eller bortfraktarens agent och avlastaren kan bestämmas *andra maximibelopp* än som angivits i punkt a) av detta moment, såframt detta överenskomna maximum ej är lägre än där angivna motsvarande maximum.

h) Varken bortfraktaren eller fartyget skall i något fall svara för förlust av eller skada på godset eller därmed sammanhängande förlust eller skada, om avlastaren i konossementet lämnat honom vederligen oriktig uppgift om godsets beskaffenhet eller värde.

6. Gods av lättantändlig, explosiv eller farlig beskaffenhet, till vars inlastning bortfraktaren, befälhavaren eller bortfraktarens agent icke skulle ha samtyckt med vetskap om dess beskaffenhet och art, skall vid varje tidpunkt före lossningen få föras iland var som helst eller förstöras eller oskadliggöras av bortfraktaren utan ersättningsskyldighet och avlastaren av detta gods skall svara för varje skada och kostnad som direkt eller indirekt orsakas

de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

Article 4bis

1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente Convention.

4. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé, qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 5

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus

out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Article 4bis

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in this Convention.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Article if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 5

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this Conven-

eller härrör av dess inlastning. Om sådant gods, inlastat med bortfraktarens vetskap och samtycke, blir farligt för fartyg eller last, skall det på samma sätt få föras iland, förstöras eller oskadliggöras av bortfraktaren utan ersättningsskyldighet för hans del utom, i förekommande fall, vid gemensamt haveri.

Artikel 4bis

1. Befrielse från eller begränsning av ansvarighet varom föreskrivs i denna konvention skall äga tillämpning i fråga om varje talan mot bortfraktaren angående ersättning för förlust av eller skada på gods som avses med ett frakttavtal, vare sig talan grundas på kontraktsförhållande eller ej.

2. Om talan väcks mot någon anställd hos bortfraktaren eller mot dennes agent (anställd eller agent som ej är självständig medhjälpare) äger han göra gällande samma befrielse från eller begränsning av ansvarighet som bortfraktaren är berättigad att åberopa enligt denna konvention.

3. Det sammanlagda beloppet av de skadestånd som kan erhållas av bortfraktaren, hans anställda och agenter skall i intet fall överstiga den gräns som föreskrivs i denna konvention.

4. Det oaktat skall anställd hos eller agent för bortfraktaren ej äga åberopa bestämmelserna i denna artikel, om det visas att skadan orsakats genom handling eller underlåtenhet av den anställde eller agenten med uppsåt att skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden.

Artikel 5

Det skall stå en bortfraktare fritt att helt eller delvis avstå från sina rättigheter och friheter eller utvidga sitt ansvar och sina förpliktelser, sådana de förra och de senare

bestämts i denna konvention, förutsatt att avståendet eller utvidgningen införs i konossementet.

Ingen bestämmelse i denna konvention äger tillämpning på certeparti; men om konossement utfärdas då fartyg befraktas enligt certeparti, är de underkastade villkoren i denna konvention. Intet i dessa regler skall anses hindra att i konossement införs vilken laglig regel som helst rörande gemensamt haveri.

Artikel 6

Utan hinder av bestämmelserna i de föregående artiklarna skall det stå en bortfraktare, befälhavare eller bortfraktares agent fritt att i fråga om bestämt gods av vilket slag som helst träffa vilket avtal som helst med vilka villkor som helst såväl angående bortfraktarens ansvarighet och förpliktelser med avseende på godset som angående hans rättigheter och friheter rörande detta eller angående hans skyldigheter med avseende på fartygets sjövärdighet, i den mån överenskommelsen icke strider mot allmänna regler, eller angående hans anställdas eller agents vård och omsorg beträffande lastning, handhavande, stuvning, befordran, förvaring, vård och lossning av det sjötransporterade godset, förutsatt att i sådant fall intet konossement utfärdats eller utfärdas och att de överenskomna villkoren införts i ett kvitto som skall utgöra och vara betecknat såsom icke löpande handling.

Varje sålunda träffat avtal skall ha full laga verkan.

Det är likväl förutsatt, att denna artikel icke skall vara tillämplig på vanlig kommersiell last som skeppas i samband med vanlig kommersiell verksamhet utan endast på annan last, när beskaffenhet och tillstånd hos det gods som skall befordras samt de omständigheter, betingelser och villkor varunder

transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

such as reasonably to justify a special agreement.

Article 7

Aucune disposition de la présente Convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

Article 7

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to, the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.

Article 8

Les dispositions de la présente Convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Article 8

The provisions of this Convention shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

Article 9

La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

Article 9

This Convention shall not affect the provisions of any international convention or national law governing liability for nuclear damage.

Article 10

Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand:

- a) le connaissement est émis dans un Etat contractant; ou*
- b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant; ou*
- c) le connaissement prévoit que les dispo-*

Article 10

The provisions of this Convention shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:

- a) the bill of lading is issued in a contracting State, or*
- b) the carriage is from a port in a contracting State, or*
- c) the contract contained in or evidenced*

befordringen skall genomföras är ägnade att göra särskilt avtal berättigat.

Artikel 7

Ingen bestämmelse i denna konvention skall hindra att en bortfraktare eller avlastare i ett avtal inför betingelser, villkor, förbehåll eller undantag angående bortfraktarens eller fartygets ansvarighet och förpliktelser med avseende på förlust eller skada som drabbar godset eller med avseende på dess förvaring, vård och handhavande före lastningen på och efter lossningen från det fartyg varmed godset befordras till sjöss.

Artikel 8

Bestämmelserna i denna konvention inskränker icke vare sig bortfraktarens rättigheter eller hans skyldigheter sådana de regleras i varje nu gällande lag om begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö.

Artikel 9

Denna konvention skall ej inverka på bestämmelser i någon internationell konvention eller nationell lag som reglerar ansvar för atomskada.

Artikel 10

Bestämmelserna i denna konvention äger tillämpning på varje konossement som avser befordran av gods mellan hamnar i två skilda stater, om

- a) konossementet utfärdats i fördragslutande stat, eller*
- b) befordringen sker från hamn i fördragslutande stat, eller*
- c) det avtal som konossementet innefattar*

sitions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat,

quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus.

Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés par les alinéas précédents.

by the bill of lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract,

whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

Each contracting State shall apply the provisions of this Convention to the bills of lading mentioned above.

This article shall not prevent a Contracting State from applying the rules of this Convention to bills of lading not included in the preceding paragraphs.

eller utvisar föreskriver att bestämmelserna i denna konvention eller lagstiftning som gör dem tillämpliga skall reglera avtalet, oavsett vilken nationalitet fartyget, bortfraktaren, avlastaren, mottagaren eller annan intressent har.

Fördragsslutande stat skall tillämpa bestämmelserna i denna konvention på de konossement som avses ovan.

Denna artikel skall icke hindra fördragsslutande stat från att tillämpa konventionens bestämmelser på konossement som ej avses i föregående stycken.

Anm. Enligt artikel 10 i Haagreglerna skall konventionen tillämpas på varje konossement som utfärdats i fördragsslutande stat.

Bilaga 3 Tokyoutkastet

**Projet de Convention internationale pour
l'unification de certaines règles en
matière de transport par mer de passagers
et de leurs bagages.**

Article 1

Dans la présente Convention, dans la mesure où elle s'applique, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous:

1. "transporteur" comprend le propriétaire, l'affrèteur ou l'exploitant du navire qui a conclu un contrat de transport;

2. "contrat de transport" signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport d'un passager et, le cas échéant, pour le transport de ses bagages, à l'exception:

a) d'un contrat d'affrètement et d'un transport sous l'empire d'une charte-partie ou d'un connaissance;

b) d'un contrat de transport régi par la Convention Internationale sur le transport de passagers et de bagages par chemin de fer;

3. "navire" signifie uniquement un bâtiment de mer;

4. "passager" signifie uniquement une personne transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport;

**International draft Convention for the
unification of certain rules relating to
the carriage by sea of passengers
and their luggage.**

Article 1

In this Convention the following expressions insofar as they apply, have the meaning hereby assigned to them:

1. "carrier" includes the shipowner, charterer or operator of the ship who has concluded a contract of carriage;

2. "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier, for the carriage of a passenger or for the carriage of a passenger and his luggage, as the case may be, with the exception of:

a) a charter party or a contract under a bill of lading;

b) a contract of carriage governed by the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail;

3. "ship" means only a seagoing vessel;

4. "passenger" means only a person carried in a ship under a contract of carriage;

Utkast till internationell konvention för fastställande av vissa gemensamma regler i fråga om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

Artikel 1

I denna konvention, såvitt den är tillämplig, har följande uttryck nedan angivna innebörd:

1. "bortfraktare" omfattar den fartygsägare eller redare, befraktare eller annan, som driver fartyget i ägarens ställe, vilken träffat ett befordringsavtal;

2. "befodringsavtal" betyder ett avtal träffat av eller på vägnar av en bortfraktare för befordran av en passagerare och, i förekommande fall, hans resgods med undantag av:

a) certeparti eller avtal enligt konossement;

b) befodringsavtal som är underkastat den internationella konventionen om befordran på järnväg av resande och resgods;

3. "fartyg" betyder endast fartyg, som används till fart i öppen sjö;

4. "passagerare" betyder endast person som befordras med fartyg enligt ett befodringsavtal;

5. "bagage" signifie tous objets ou véhicules, à l'exception d'animaux vivants, transportés par le transporteur en vertu d'un contrat de transport;

6. "bagages de cabine" signifie les bagages que le passager porte avec lui, ou qu'il a dans sa cabine ou sous sa garde. Sauf pour l'application de l'article 8, paragraphe 2, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans ou sur son véhicule;

7. "perte des ou dommage aux bagages" comprend également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été ou auraient dû être transportés, mais ne comprend pas les retards provenant de grèves ou de lock-out;

8. "transport" comprend les périodes suivantes:

a) en ce qui concerne le passager et ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages sont à bord du navire ou en cours d'embarquement et de débarquement, et la période pendant laquelle le passager et ses bagages sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Le transport ne comprend pas la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire, mais comprend cette période, en ce qui concerne les bagages de cabine, si lesdits bagages y sont sous la garde du transporteur ou de son préposé;

b) en ce qui concerne tous les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été remis au transporteur ou à son préposé à terre ou à bord et le moment où ils ont été rendus par le transporteur ou son préposé;

9. "transport international" signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux Etats différents ou

5. "luggage" means any article or vehicle with the exception of live animals carried by the carrier under a contract of carriage;

6. "cabin luggage" means luggage which the passenger has with him, or in his cabin, or which is in his custody. Except for the application of Article 8, paragraph 1, cabin luggage includes the luggage which the passenger has in or on his vehicle;

7. "loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from strikes or lock-outs;

8. "carriage" covers the following periods:

a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and his luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. Carriage does not include the period during which the passenger is in a marine station or on a quay or in or on any other port installation but does include that period so far as cabin luggage is concerned if such luggage is in the custody of the carrier or his servant or his agent;

b) with regard to all other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of delivery to the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of redelivery by the carrier or his servant or agent;

9. "international carriage" means any carriage in which according to the contract of carriage the place of departure and the place of destination are situated in two dif-

5. "resgods" betyder varje föremål eller fordon, med undantag för levande djur, som befordras av bortfraktaren enligt ett beföringsavtal;

6. "handresgods" betyder resgods, som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller i sin vård. Med undantag för tillämpningen av artikel 8 mom. 1 omfattar handresgods sådant resgods som passageraren har i eller på sitt fordon;

7. "förlust av eller skada på resgods" omfattar ekonomisk förlust, som härrör av att resgodset ej återlämnats till passageraren inom rimlig tid efter ankomsten av det fartyg med vilket resgodset har eller skulle ha befordrats, men omfattar icke dröjsmål som beror av strejk eller lockout;

8. "befordran" omfattar följande perioder:

a) i fråga om passageraren och hans handresgods den tid passageraren och hans resgods är ombord på fartyget eller under in- eller utskeppning och den tid passageraren och hans resgods är under sjötransport från land till fartyg eller tvärtom, om biljettpriset omfattar denna transport eller den därtill använda farkosten ställts till passagerarens förfogande av bortfraktaren. Befordran omfattar icke den tid passageraren befinner sig i en stationsanläggning eller på kaj eller i eller på annan hamninstallation men omfattar dock denna tid såvitt gäller handresgods, om detta är i bortfraktarens, hans anställdas eller företrädares vård där;

b) i fråga om allt annat resgods som ej utgör handresgods tiden från det resgodset avlämnats till bortfraktaren, hans anställda eller företrädare iland eller ombord tills det återlämnats av bortfraktaren, hans anställda eller företrädare;

9. "internationell befordran" betyder varje befordran för vilken enligt beföringsavtalet avgångsorten och bestämmelseorten är belägna i två skilda stater eller i en och

dans un seul Etat, s'il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat;

10. "Etat Contractant" signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

Article 2

La présente Convention sera applicable à tout transport international lorsque;

1. le navire est immatriculé dans un Etat Contractant, ou
2. le contrat de transport a été conclu dans un Etat Contractant, ou
3. d'après le contrat de transport, le lieu de départ se trouve dans un Etat Contractant.

Article 3

1. Lorsqu'un transporteur est propriétaire du navire, il exercera une diligence raisonnable et répondra de ce que ses préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable pour mettre et conserver le navire en état de navigabilité et convenablement armé, équipé et approvisionné au début du transport et à tout moment durant le transport, et pour assurer la sécurité des passagers et de leurs bagages à tous autres égards.

2. Lorsque le transporteur n'est pas propriétaire du navire, il répondra de ce que le propriétaire ou l'armateur du navire, selon le cas, et leurs préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable aux fins énumérées au paragraphe précédent de cet article.

Article 4

1. Le transporteur sera responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager et de la perte des ou du dommage aux bagages, si le fait générateur du préjudice subi a lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou à la

ferent States, or in a single State if there is an intermediate port of call in another State;

10. "contracting State" means a State whose ratification or accession to this Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

Article 2

This Convention shall apply to any international carriage if:

1. the ship is registered in a contracting State, or
2. the contract of carriage has been made in a contracting State, or
3. the place of departure, according to the contract of carriage, is in a contracting State.

Article 3

1. Where a carrier is the owner of the carrying ship, he shall exercise due diligence and shall ensure that his servants and agents, acting within the scope of their employment, exercise due diligence to make the ship seaworthy and properly manned, equipped and supplied at the beginning of the carriage and at any time during the carriage and in all other respects to secure the safe transport of the passengers and their luggage.

2. Where a carrier is not the owner of the carrying ship, he shall ensure that the ship-owner or operator as the case may be and their servants and agents acting within the scope of their employment, exercise due diligence in the respects set out in this Article.

Article 4

1. The carrier shall be liable for the damage suffered as a result of the death of, or personal injury to a passenger and the loss of or damage to his luggage if the incident which caused the damage so suffered occurs in the course of the carriage and is due to

samma stat, om hamn i annan stat skall anlöpas under resan;

10. "fördragsslutande stat" betyder stat vars ratifikation av eller anslutning till denna konvention har trätt i kraft och vars uppsägning därav icke har trätt i kraft.

Artikel 2

Denna konvention skall tillämpas på varje internationell befordran, om:

1. fartyget är registrerat i fördragsslutande stat eller

2. befordringsavtalet har träffats i fördragsslutande stat eller

3. den avtalsenliga avgångsorten är belägen i fördragsslutande stat.

Artikel 3

1. När bortfraktaren är fartygets ägare, skall han med tillbörlig omsorg sörja för – och svara för att hans anställda och företrädare i sin tjänstutövning sörjer för – att fartyget är i sjövärdigt skick, behörigen bemannat, provianterat och utrustat vid befordringens början och vid varje tillfälle under densamma samt att passagerarens och resgodsets säkra befordran tryggas i alla andra avseenden.

2. När bortfraktaren ej är fartygets ägare, skall han svara för att ägaren eller, i förekommande fall, redaren eller annan som driver fartyget i ägarens ställe samt deras anställda och företrädare i sin tjänstutövning iakttar tillbörlig omsorg i de avseenden som anges i denna artikel.

Artikel 4

1. Bortfraktaren skall svara för skada som härrör av passagerarens död eller kroppsskada och förlust av eller skada på hans resgod, om den händelse som orsakar skadan inträffar under befordringen och beror på fel eller försummelse av bortfraktaren eller av hans

négligence du transporteur ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. La preuve de ce que le fait générateur du préjudice est survenu au cours du transport ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au passager.

3. La faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés visée au paragraphe (1) de cet article sera présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles du passager ou la perte ou le dommage aux bagages de cabine ont été causés par un naufrage, abordage, échouement, explosion ou incendie ou sont en relation avec l'un des événements. Pour tous autres bagages, la faute et la négligence du transporteur, de ses préposés et agents, sera, sans preuve de contraire, présumée dans tous les cas de perte ou de dommage sans différence des événements générateurs.

4. Dans tous les autres cas, la preuve de la faute ou négligence du transporteur ou de ses préposés incombe au passager.

Article 5

1. Nonobstant les dispositions des articles 3 et 4, le transporteur ne sera pas responsable en ce qui concerne les véhicules transportés, pour la perte ou le dommage provenant ou résultant des actes, négligences ou défaut du capitaine, marin, pilote ou préposé du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire durant le transport.

2. Sauf convention expresse et écrite, le transporteur ne sera pas responsable en cas de perte ou de dommage à des espèces, titres et autres valeurs tels que de l'or, de l'argenterie, des montres, de la joaillerie, bijoux ou objets d'art.

Article 6

Si le transporteur établit que la faute ou la négligence du passager a causé sa mort ou ses

the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.

2. The burden of proving that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss or damage, shall lie with the passenger.

3. The fault or neglect of the carrier, his servants and agents, referred to in paragraph 1 of this Article, shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to cabin luggage arises from or in connection with shipwreck, collision, stranding, explosion or fire. In respect of all other luggage, the fault or neglect of the carrier, his servant and agents, shall be presumed, unless there is proof to the contrary, in all cases of loss or damage, irrespective of the nature of the incident which caused the loss or damage.

4. In all other cases the burden of proving the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents shall lie with the passenger.

Article 5

1. Notwithstanding the provisions of Articles 3 and 4, the carrier shall not be liable for loss or damage to any vehicle, arising or resulting from any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship during the carriage.

2. Unless agreed expressly and in writing, the carrier shall not be liable for loss of or damage to monies, bonds and other valuables such as gold and silverware, watches, jewelry, ornaments or works of art.

Article 6

If the carrier proves that the death or personal injury to the passenger or the loss of or

anställda eller företrädare under tjänstutövning.

2. Bevisbördan för att den händelse som orsakat förlusten eller skadan inträffat under befordringen och för förlustens eller skadans omfattning skall ligga på passageraren.

3. Sådant fel eller sådan försummelse av bortfraktaren, hans anställda och företrädare som avses i mom. 1 av denna artikel skall antagas föreligga i brist på motbevis, om passagerarens död eller kroppsskada eller förlust av eller skada på handresgods inträffat till följd av eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand. I fråga om allt annat resgods skall fel eller försummelse av bortfraktaren, hans anställda och företrädare antagas föreligga i brist på motbevis vid varje fall av förlust eller skada, oberoende av vad slags händelse som orsakat förlusten eller skadan.

4. I alla andra fall skall bevisbördan för fel eller försummelse av bortfraktaren eller av hans anställda eller företrädare ligga på passageraren.

Artikel 5

1. Trots bestämmelserna i artiklarna 3 och 4 skall bortfraktaren icke svara för förlust av eller skada på fordon vilken orsakas eller härrör av handling, fel eller försummelse av befälhavaren, någon av besättningen eller annan anställd eller lots vid navigeringen eller handhavandet av fartyget under befordringen.

2. Utan uttrycklig och skriftlig överenskommelse skall bortfraktaren icke svara för förlust av eller skada på penningar, värdehandlingar och andra värdesaker såsom guld och silver, klockor, juveler, smycken och konstföremål.

Artikel 6

Om bortfraktaren visar att fel eller försummelse av passageraren orsakat eller medver-

lésions corporelles ou la perte de ses bagages ou leur dommage, ou y a contribué, le tribunal peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

damage to the luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of its own law.

Article 7

1. La responsabilité du transporteur, en cas de mort d'un passager ou de lésions corporelles, est limitée, dans tous les cas, à un montant de (500.000) francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

2. Toutefois, la législation nationale de chacun des Etats contractants pourra fixer, en ce qui concerne les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité per capita, plus élevée.

Article 7

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed (500.000) francs. Where in accordance with the law of the Court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of these payments shall not exceed the said limit.

2. Nevertheless, the national legislation of any contracting State may fix, as far as the carriers who are subjects of such State are concerned, a higher per capita limit of liability.

Article 8

1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommage à des bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à un montant de 10.000 francs par passager.

2. La responsabilité en cas de perte ou de dommage aux véhicules, y compris les bagages transportés à l'intérieur ou sur le véhicule est limitée, dans tous les cas, à 30.000 francs par véhicule.

3. La responsabilité en cas de perte ou de dommage, à tout objet autre que ceux énumérés aux paragraphes précédents est limitée, dans tous les cas, à 16.000 francs par passager.

4. Le transporteur et le passager pourront convenir de façon expresse et par écrit que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 1.500 francs en cas de dommage à un véhicule et 100 francs par passager en cas de perte et de dommage aux autres bagages. Cette somme sera déduite du montant du dommage.

Article 8

1. The liability for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 10.000 francs per passenger.

2. The liability for loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 30.000 francs per vehicle.

3. The liability for the loss of or damage to all other articles than those mentioned in the preceding paragraphs shall in no case exceed 16.000 francs per passenger.

4. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 1.500 francs in the case of damage to a vehicle and not exceeding 100 francs per passenger in the case of loss or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

kat till dennes död eller kroppsskada eller förlust av eller skada på resgods, äger domstolen i överensstämmelse med dess nationella lag helt eller delvis befria honom från ansvarighet.

Artikel 7

1. Bortfraktarens ansvarighet för passagerares död eller kroppsskada skall i intet fall överstiga (500.000) francs. Om skadestånd enligt domstolslandets lag utdöms i form av periodiska utbetalningar, skall dessa utbetalningars kapitalvärde ej överstiga nyssnämnda gräns.

2. Det oaktat får varje föredragsslutande stats nationella lagstiftning, såvitt gäller bortfraktare som är medborgare i den staten, föreskriva högre ansvarighetsgräns per capita.

Artikel 8

1. Ansvarigheten för förlust av eller skada på handresgods skall i intet fall överstiga 10.000 francs för passagerare.

2. Ansvarigheten för förlust av eller skada på fordon, inbegripet allt resgods som fraktas i eller på fordonet, skall i intet fall överstiga 30.000 francs för fordon.

3. Ansvarigheten för förlust av eller skada på annat resgods än som angivits i de föregående momenten skall i intet fall överstiga 16.000 francs för passagerare.

4. Bortfraktaren och passageraren kan genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse bestämma, att bortfraktarens ansvarighet skall gälla med avdrag om högst 1.500 francs i fall av fordonsskada och högst 100 francs för passagerare i fall av förlust av eller skada på annat resgods, varvid beloppet ifråga skall avräknas från förlusten eller skadan.

Article 9

1. Le franc mentionné dans cette Convention signifie une unité constituée par 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin.

2. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

Article 10

1. Le transporteur et le passager pourront convenir de façon expresse et par écrit d'une limite de responsabilité plus élevée que celle prévue aux articles 7 et 8.

2. Les intérêts et les frais de justice alloués et taxés par un tribunal dans les instances en dommages-intérêts, ne seront pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8.

3. Les limitations de responsabilité prévues aux articles 7 et 8 s'appliquent à l'ensemble des actions nées d'un même événement et intentées par un passager soit en son nom, soit par ses ayants droit ou les personnes à sa charge.

Article 11

Le transporteur sera déchu du bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par les articles 7, 8 et 10 (paragraphe 1), s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 12

1. Toute action en responsabilité, à quel que titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2. En cas de lésions corporelles subies par le passager, l'action en responsabilité ne peut

Article 9

1. The franc mentioned in this Convention shall be deemed to refer to a unit consisting of 65,5 milligrams of gold of millesimal fineness 900.

2. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

Article 10

1. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Articles 7 and 8.

2. Interest on damages and legal costs awarded and taxed by a Court in an action for damages shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

3. The limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 shall apply to the aggregate of the claims put forward by or on behalf of any one passenger, his personal representative, heirs or dependants on any distinct occasion.

Article 11

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Articles 7, 8 and 10 (1), if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 12

1. Any claim for damages, however founded, may only be made subject to the conditions and the limits set out in this Convention.

2. Any claim for damages for personal injury suffered by a passenger may only be

Artikel 9

1. Franc som avses i denna konvention skall anses hänföra sig till en enhet bestående av 65,5 milligram guld av 900 tusendelars finhet.

2. Datum för omräkning av fastställt belopp till nationellt mynt bestäms av domstolslandets lag.

Artikel 10

1. Bortfraktaren och passageraren kan genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse bestämma högre gränser för ansvarighet än som föreskrivs i artiklarna 7 och 8.

2. Ränta på skadestånd samt rättegångskostnader som godkänts och fastställts av domstol i rättegång om skadestånd skall icke falla inom de gränser för ansvarighet som föreskrivs i artiklarna 7 och 8.

3. De gränser för ansvarighet som föreskrivs i artiklarna 7 och 8 skall tillämpas på sammanlagda beloppet av de krav som på grund av en och samma händelse framställts av eller på vägnar av en passagerare, hans företrädare eller rättsinnehavare eller av någon som stod under hans vård.

Artikel 11

Bortfraktaren skall icke vara berättigad till begränsning av ansvarigheten enligt artiklarna 7, 8 och 10 mom. 1, om det visas att skadan orsakats genom en handling eller underlåtenhet av honom med uppsåt att skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följd.

Artikel 12

1. Krav på skadestånd får, oavsett grunden därför, endast resas med iakttagande av de villkor och begränsningar som anges i denna konvention.

2. Krav på skadestånd för passagerares kroppsskada får endast resas av eller på väg-

être intentée que par le passager lui-même ou pour son compte.

3. En cas de mort du passager, l'action en paiement de dommages et intérêts ne peut être intentée que par les ayants droit de la personne décédée ou par les personnes à sa charge et seulement si ces ayants droit ou ces personnes ont le droit d'intenter l'action suivant la loi du tribunal saisi.

Article 13

1. Le passager doit adresser des protestations écrites au transporteur ou à son agent:

a) en cas de lésions corporelles au plus tard quinze jours après la date du débarquement;

b) en cas de dommage apparent à des bagages

(I) en ce qui concerne les bagages de cabine, avant ou au moment de leur débarquement;

(II) en ce qui concerne tout autre bagage, avant ou au moment de la délivrance.

c) en cas de perte ou de dommage non apparent, dans les quinze jours de débarquement ou de la délivrance ou de la date à laquelle la délivrance aurait dû avoir lieu.

2. Faute de se conformer aux prescriptions de cet article le passager sera présumé, sauf preuve contraire, être débarqué sain et sauf et avoir reçu ses bagages en bon état.

3. Les protestations écrites sont inutiles si l'état des bagages a été contradictoirement constaté au moment de leur réception.

Article 14

1. Les actions en réparation du préjudice résultant de la mort d'un passager ou de lésions corporelles et de la perte des bagages ou du dommage subi par ceux-ci sont soumis à une prescription de deux ans.

2. Le délai de prescription court:

made by or on behalf of the passenger.

3. In the case of death of the passenger a claim for damages may be made only by the personal representatives, heirs or dependants of the deceased, and only if such persons are permitted to bring an action in accordance with the law of the Court seized of the case.

Article 13

1. The passenger shall give written notice to the carrier or his agent:

a) in the case of personal injury within fifteen days from the date of disembarkation;

b) in the case of apparent damage to luggage:

(i) in the case of cabin luggage, before or at the time of disembarkation;

(ii) in the case of all other luggage, before or at the time of its delivery;

c) in the case of loss of or damage to luggage which is not apparent within fifteen days from the date of disembarkation or delivery or from the time when such delivery should have taken place.

2. If the claimant fails to comply with the requirements of this Article, he shall be presumed, in the absence of proof to have disembarked safe and sound and have received the luggage undamaged.

3. The notice in writing need not be given if the state of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

Article 14

1. Actions for damages arising out of the death of a passenger or out of personal injury and loss of or damage to luggage shall be timebarred after a period of two years.

2. The limitation period shall be calculated as follows:

nar av passageraren.

3. I fall av passagerarens död får krav på skadestånd resas endast av hans företrädare eller rättsinnehavare eller av någon, som stod under hans vård, och endast under förutsättning att dessa äger föra talan enligt domstolens landets lag.

Artikel 13

1. Passageraren skall skriftligen underrätta bortfraktaren eller hans företrädare:

a) i fall av kroppsskada inom femton dagar från dagen för utskeppningen;

b) i fall av uppenbar skada på resgods:

(i) i fråga om handresgods före eller vid tiden för utskeppningen;

(ii) i fråga om allt annat resgods före eller vid tiden för utlämningen;

c) i fall av förlust av eller skada på resgods vilken ej är uppenbar, inom femton dagar från dagen för utskeppning eller utlämning eller från den tid då denna skulle ha ägt rum.

2. Underlåter fordringsägaren att iakttaga reklamationsfristerna i denna artikel, skall han i brist på motbevis antagas ha utskeppats oskadad och ha mottagit resgodset i oskadat skick.

3. Skriftlig underrättelse behöver ej lämnas, om resgodsets tillstånd undersökts gemensamt vid mottagandet.

Artikel 14

1. Talan om skadestånd på grund av passagerares dödsfall eller kroppsskada eller förlust av eller skada på resgods skall preskriberas efter en tid av två år.

2. Preskriptionstiden skall räknas:

a) en cas de lésions corporelles à partir du jour du débarquement du passager;

b) en cas de décès survenu au cours du transport, à partir du jour auquel le passager aurait dû être débarqué, et en cas de lésions corporelles se produisant au cours du transport et entraînent la mort du passager après le débarquement, à partir du jour du décès; le délai ne pourra toutefois pas dépasser 3 ans à compter du jour du débarquement;

c) en cas de perte ou de dommage aux bagages à partir du jour du débarquement et en cas de perte totale du navire à partir du jour auquel le débarquement aurait dû avoir lieu.

3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas, une instance régie par la présente Convention ne pourra être introduite après l'expiration d'un délai de 3 ans à compter du jour de débarquement, et en cas de perte totale du navire à partir du jour auquel le débarquement aurait dû avoir lieu.

Article 15

1. Si une action est intentée contre le préposé du transporteur en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente Convention.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés, ne pourra dépasser les dites limites.

3. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions des paragraphes (1) et (2) du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé fait, soit avec l'intention de causer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

a) in the case of personal injury, from the date of the disembarkation of the passenger;

b) in the event of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the event of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;

c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation, or, if the ship has become a total loss, from the date when disembarkation should have taken place.

3. The law of the Court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation, or if the ship has become a total loss, from the date when the disembarkation should have taken place.

Article 15

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier himself is entitled to invoke under this Convention.

2. In that case, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents shall not exceed the said limits.

3. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

a) i fall av kroppsskada, från dagen för passagerarens utskeppning;

b) i händelse av dödsfall under befordringen, från den dag passageraren skulle ha utskeppats och, ifall kroppsskada under befordringen leder till passagerarens död efter utskeppningen, från dagen för dödsfallet men får ej överstiga tre år från utskeppningsdagen;

c) i fall av förlust av eller skada på resgods, från dagen för utskeppningen eller, om fartyget gått förlorat, från den dag utskeppning skulle ha ägt rum.

3. Domstolslandets lag skall bestämma villkoren för förlängning av och avbrott i preskriptionstid; dock skall i intet fall talan enligt denna konvention kunna väckas efter utgången av tre år från dagen för utskeppningen eller, om fartyget gått förlorat, från den dag utskeppning skulle ha ägt rum.

Artikel 15

1. Väcks talan mot någon anställd hos eller företrädare för bortfraktaren på grund av skada som avses i denna konvention, äger han, om han visar sig ha handlat i tjänstutövning, göra gällande samma befrielse från eller begränsning av ansvarighet som bortfraktaren är berättigad att åberopa enligt denna konvention.

2. I sådant fall skall sammanlagda beloppet av de skadestånd som kan erhållas av bortfraktaren, hans anställda och företrädare ej överstiga sagda gränser.

3. Det oaktat skall anställd hos eller företrädare för bortfraktaren ej äga åberopa bestämmelserna i mom. 1 och 2 av denna artikel, om det visas att skadan orsakats genom handling eller underlåtenhet av den anställde eller företrädaren med uppsåt att skada eller av vardslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden.

Article 16

1. Avant l'événement qui a causé la mort ou la lésion corporelle du passager ou la perte des bagages ou le dommage subi par ceux-ci, les parties au contrat de transport peuvent librement convenir que la partie requérante aura le droit d'intenter une action en dommages-intérêts, à son choix, devant:

a) le Tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;

b) ou le Tribunal¹ du point de départ ou du point de destination stipulé au contrat;

c) ou le Tribunal de l'Etat du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet. Etat et est soumis à la juridiction de celui-ci.

2. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent librement convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige sera soumis.

Article 17

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou une lésion corporelle du passager ou la perte de ses bagages ou un dommage subi par ceux-ci, tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite inférieure à celle fixée par la présente Convention, sauf celle prévue à l'alinéa (4) de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui aurait pour effet de limiter le choix du demandeur au delà de ce qui est permis au paragraphe (1) de l'article 16, est nulle et non avenue; mais la nullité de ces stipulations n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 16

1. Prior to the occurrence of the incident which has caused the death or personal injury of the passenger or the loss of or damage to the luggage, the parties to the contract of carriage may agree that the claimant shall have the right to maintain an action for damages, according to his preference, only before:

a) the Court of the permanent residence or principal place of business of the defendant, or

b) the Court of the place of departure or that of destination according to the contract of carriage, or

c) the Court of the State of the domicile or permanent place of residence of the claimant if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2. After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

Article 17

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death or personal injury of the passenger or the loss of or damage to the luggage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or to prescribe a lower limit than that fixed in this Convention, except as provided in Article 8, paragraph 4, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or having the effect of restricting the choice of the claimant beyond the limit allowed in Article 16, paragraph 1, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Artikel 16

1. Före den händelse som orsakat passagerarens död eller kroppsskada eller förlust av eller skada på resgodset äger befodringsavtalets parter överenskomma att talan om skadestånd, efter kärandens val, får väckas endast vid:

a) domstolen i den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse; eller

b) domstolen i avgångsorten eller bestämmelseorten enligt befodringsavtalet; eller

c) domstol i den stat där käranden har sitt hemvist eller är varaktigt bosatt, om svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess jurisdiktion.

2. Efter den händelse som orsakat skadan äger parterna fritt överenskomma om att hänskjuta tvist om skadestånd till viss domstol eller till skiljedom.

Artikel 17

Varje överenskommelse, som träffats före den händelse som orsakat passagerarens död eller kroppsskada eller förlust av eller skada på resgodset och som syftar till att befria bortfraktaren från hans ansvarighet gentemot passageraren eller att bestämma lägre gräns än som fastställts i denna konvention, utom så som föreskrivs i artikel 8, mom. 4, liksom varje sådan överenskommelse som avser att kasta om bortfraktarens bevisbörd eller inskränka kärandens val mer än som medges i art. 16 mom. 1, skall vara ogiltig; en sådan överenskommelses ogiltighet skall dock inte föranleda att avtalet blir ogiltigt utan detta skall förbli underkastat bestämmelserna i denna konvention.

Article 18

1. Les dispositions de la présente Convention ne modifient en rien les droits et obligations du transporteur et de ses préposés, tels qu'ils résultent des dispositions des Conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ou de toute loi interne régissant cette limitation.

2. La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des Conventions internationales où des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

Article 19

La présente Convention s'applique aux transports à titre commercial effectués par l'Etat ou des autres personnes morales de droit public aux conditions prévues à l'article premier.

Article 20

1. Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature ou de sa ratification, toute Partie Contractante pourra déclarer:

a) soit qu'elle n'accepte pas et n'appliquera pas les dispositions de la présente Convention qui régissent le contrat de transport de passagers et la responsabilité du transporteur envers les passagers.

b) soit qu'elle n'accepte pas et n'appliquera pas les dispositions de la présente Convention qui régissent le contrat de transport de bagages et la responsabilité du transporteur pour les bagages des passagers.

2. La Partie Contractante qui a fait une déclaration conformément à cet article n'est pas liée par les dispositions de la Convention qui ont été exclues par ladite déclaration, et les autres Parties Contractantes ne seront pas liées par les dispositions exclues envers toute Partie Contractante qui aura fait une telle déclaration.

Article 18

1. The provisions of this Convention shall not modify the rights or duties of the carrier and his servants or agents provided for in international Conventions relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships or in any national law relating to such limitation.

2. This Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law which governs liability for nuclear damage.

Article 19

This Convention shall be applied to commercial carriage within the meaning of Article 1 undertaken by States or Public Authorities.

Article 20

1. Any Contracting Party may, at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention, make one of the following reservations:

a) that it will accept and apply the provisions of this Convention to the carriage of passengers but not to the carriage of passengers' luggage, or

b) that it will accept and apply the provisions of this Convention to the carriage of passengers' luggage but not to the carriage of passengers.

2. The Contracting Party which has made a declaration in accordance with this Article shall not be bound by the provisions of the Convention which have been excluded by this declaration and the other Contracting Parties shall not be bound by the provisions which have been excluded with respect to any Contracting Party having made such a reservation.

Artikel 18

1. Bestämmelserna i denna konvention skall ej inverka på bortfraktarens, hans anställdas eller företrädarens rättigheter och skyldigheter enligt internationella fördrag angående begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg, som används till fart i öppen sjö, eller enligt nationell lag angående sådan begränsning.

2. Denna konvention skall ej inverka på bestämmelser i något internationellt fördrag eller nationell lag som reglerar ansvar för nukleär skada.

Artikel 19

Denna konvention skall tillämpas på befordran som utförs av stat eller offentlig myndighet i kommersiellt syfte och inom ramen för vad som anges i artikel 1.

Artikel 20

1. Fördragsslutande part äger vid under-tecknande eller ratifikation av eller anslutning till denna konvention göra ett av följande förbehåll:

a) att den skall godtaga och tillämpa bestämmelserna i denna konvention på befordran av passagerare men icke på befordran av passagerares resgoods eller

b) att den skall godtaga och tillämpa bestämmelserna i denna konvention på befordran av passagerares resgoods men icke på befordran av passagerare.

2. Fördragsslutande part som avgivit förklaring i enlighet med denna artikel skall icke vara bunden av de bestämmelser i konventionen som uteslutits genom förklaringen och de övriga fördragsslutande parterna skall icke vara bundna av de uteslutna bestämmelserna i förhållande till fördragsslutande part som gjort sådant förbehåll.

3. La Partie Contractante qui aura fait une déclaration conformément à cet article pourra à tout moment la retirer par notification au Gouvernement belge avec cet effet qu'elle deviendra Partie Contractante pour les dispositions de la Convention qu'elle avait exclues. Le retrait de la déclaration prendra effet trois mois après la date du dépôt de celui-ci.

Article 21

Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature ou de sa ratification, toute Partie Contractante pourra formuler les réserves suivantes:

1. de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention, lorsque le passager et le transporteur sont tous deux ressortissants de cette Partie Contractante;

2. en donnant effet aux dispositions de la présente Convention en ce qui concerne les contrats de transport établis à l'intérieur de ses frontières territoriales pour un voyage dont le port d'embarquement se trouve dans lesdites limites territoriales, elle pourra prévoir dans sa législation nationale la forme et les dimensions des avis contenant les dispositions de la présente Convention et devant figurer dans le contrat de transport.

3. The Contracting Party having made a declaration in accordance with this Article may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government with the result that it shall also be a Contracting Party to the provisions of the Convention which had heretofore been excluded. The withdraw of the declaration shall take effect three months after the date when it has been deposited.

Article 21

Any Contracting Party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the following reservations:

1. not to give effect to the provisions of this Convention when the passenger and the carrier are both subjects of the said Contracting Party;

2. that in giving effect to the provisions of this Convention it may with respect to contracts of carriage issued within its territorial boundaries, for a voyage of which the port of embarkation is in such territorial boundaries, provide in its national laws for the form and size of any notice of the terms of this Convention to be inserted in a contract of carriage.

3. Fördragsslutande part som avgivit förklaring i enlighet med denna artikel äger när som helst återtaga förbehållet genom under rättelse till den belgiska regeringen med verkan att den skall även vara fördragsslutande part i fråga om de bestämmelser i konventionen som dessförinnan varit uteslutna. Återtagande av förklaring skall träda i kraft tre månader efter det att den deponerats.

Artikel 21

Fördragsslutande part äger vid undertecknande eller ratifikation av eller anslutning till denna konvention göra följande förbehåll:

1. att icke tillämpa bestämmelserna i denna konvention när både passageraren och bortfraktaren är medborgare i den staten;

2. att parten, när den sätter konventionen i tillämpning, äger i sin nationella lag föreskriva i vilken form och omfattning upplysning om villkoren i denna konvention skall inflyta i befodringsavtal, som träffats inom gränserna för dess territorium angående resa vars avgångsort är belägen inom sagda gränser.

Bilaga 4 Kommitténs lagförslag om godsbefordran

**Förslag till
Lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)**

Härigenom förordnas i fråga om sjölagen (1891:35 s. 1),
dels att 71–76, 95, 97, 98, 101, 102, 118–123, 128–130, 135, 151–154, 161, 162, 167
och 168 §§¹ samt 233 och 347 §§² skall ha följande ändrade lydelse,
dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 122a §, av nedan angiven lydelse,
dels att i lagen skall upptagas följande rubriker.

(FEMTE KAPITLET)

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Om befraktning

Om befordran av gods

(I. Inledande bestämmelser)

71 § (art. 1a³)

Med bortfraktare förstås i detta kapitel den som genom avtal åtager sig befordran av gods med fartyg för annan, befraktaren. Bortfraktaren kan vara redare, befraktare (underbortfraktare) eller annan.

Resebefraktning föreligger, om frakten beräknas för resa, och tidsbefraktning, om frakten beräknas för tid.

¹ Senaste lydelse 1936:276, av 101 § 1967:48.

² Lydelse av 233 § enligt SOU 1970:74 och av 347 § enligt SOU 1970:74 och 1971:90.

³ Hänvisning avser konossementskonventionen i dess lydelse enligt 1968 års tilläggsprotokoll.

(Nuvarande lydelse)

76 §

Under resebefraktning innefattas i detta kapitel helbefraktning, delbefraktning och styckegodsbe-
fraktning.

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 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.

73 §

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

74 §

Gäller fraktavtal helt fartyg eller full last, må 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.

(II. Om resebefraktning)

72 §

Bortfraktaren skall hålla fartyget sjövärdigt, tillräckligt bemannat, provianterat och

(Föreslagen lydelse)

72 § (art. 3:8)

Under resebefraktning innefattas helbefraktning, delbefraktning och styckegodsbe-
fraktning. Delbefraktning föreligger, om avtalet gäller mindre än helt fartyg eller full last och för avtalet användes certeparti.

Bestämmelserna i detta kapitel skola, med undantag som föranledes av 122, 123 och 168 §§, lända till efterrättelse såvitt ej annat är avtalat eller följer av sedvänja.

73 §

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

74 §

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

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

76 § (art. 3:1)

Bortfraktaren skall med tillbörlig omsorg sörja för att

(Nuvarande lydelse)

utrustat samt i övrigt i behörigt skick.

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.

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

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.

97 § (art. 4:3 och 6)

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 före-

(Föreslagen lydelse)

- a) fartyget är sjövärdigt;
- b) fartyget är behörigen bemannat, provianterat och utrustat;
- c) lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka gods lastas, äro i gott skick för att mottaga, befordra och bevara godset.

95 § (art. 3:3 och 7)

Sedan bortfraktaren mottagit godset i sin vård samt erforderliga handlingar och uppgifter föreligga, skall bortfraktaren eller befälhavaren eller den som eljest är därtill bemyndigad på avlastarens begäran utfärda mottagningskonossement.

När godset inlastats, skall bortfraktaren, befälhavaren eller den som eljest är därtill bemyndigad på avlastarens begäran utfärda ombordkonossement. Har mottagningskonossement utfärdats, skall det återlämnas innan ombordkonossement utfärdas. An-tecknas på mottagningskonossementet namnet på det eller de fartyg, i vilka godset lastats, samt tid för lastningen, utgör handlingen ombordkonossement.

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

Har gods orsakat skada för bortfraktaren, är avlastaren ersättningskyldig härför endast om han eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

Har lättantändligt, explosivt eller annat farligt gods inlastats utan att bortfraktaren hade kännedom om dess beskaffenhet, är avlastaren ansvarig för skada och utgifter som direkt eller indirekt beror av att godset

(Nuvarande lydelse)

ligger.

*(Föreslagen lydelse)**inlastats, även om fel eller försummelse icke föreligger.*

98 § (art. 4:4)

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 endast göras för räddning av människoliv eller för bärgning av fartyg eller gods eller av annan skälig anledning.*

101 § (art. 3:2, jfr. art. 2)

*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 fortskaffande, 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 genom lån eller genom att sälja av godset. Har bortfraktaren utan laga anledning upptagit lån eller verkställt försäljning, vare rättshandlingen ändock för lastägaren bindande, där tredje man var i god tro.**Medel för ändamål som avses i första stycket äger bortfraktaren vid behov skaffa genom lån eller genom att pantsätta eller sälja av godset. Var rättshandlingen ej behövlig, är den ändock bindande om 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.**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, får bortfraktaren sälja godset.*

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

118 § (art. 4:1 och 2)

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 ej ansvarig för förlust eller skada till följd av brist i fartygets behöriga skick, om icke bristen beror av att han eller någon för vilken han svarar underlåtit att före och vid resans början iakttaga den omsorg i detta hänseende som gäller enligt 76 §. Föreligger sådan förlust eller skada ankommer det på bortfraktaren att, till sitt fredande från ansvarighet, visa att tillbörlig omsorg iakttagits.

Bortfraktaren är ej ansvarig för förlust eller skada på grund av sådan deviation som avses i 98 § andra stycket. Han är ej heller ansvarig för förlust eller skada som 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 maktägande eller rättslig handräckningsåtgärd;

h) karantän;

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

j) strejk, lockout eller annat inställande av 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;

p) dold bristfällighet hos fartyget som ej kunnat upptäckas med användande av tillbörlig omsorg;

(Nuvarande lydelse)

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 därom lämna upplysning.

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.

(Föreslagen lydelse)

q) varje annan orsak, som icke beror av fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken han svarar, med iakttagande att den som åberopar denna bestämmelse till fredande från ansvarighet skall visa att sådant fel eller sådan försummelse ej medverkat till förlusten eller skadan.

Om bortfraktaren, då ersättningsskyldighet föreligger, visar att vållande på befraktarens sida medverkat till uppkommen förlust eller skada, jämkas skadeståndet efter vad som finnes skäligt.

119 § (art. 4:6)

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.

Även om gods som angivits i första stycket inlastats med bortfraktarens vetskap och samtycke, får han efter omständigheterna föra iland, förstöra eller oskadliggöra godset utan annan ersättningsskyldighet än för fall av gemensamt haveri, såframt det senare visar sig medföra fara för människor, fartyg eller last att behålla godset ombord.

120 § (art. 4:5)

Bortfraktaren skall ej i något fall svara för förlust av eller skada på godset eller eljest till godset hänförlig förlust eller skada med högre belopp än antingen tiotusen francs för varje kolli eller annan enhet av godset eller också trettio francs för kilo av det berörda godsets bruttovikt, vilketdera som är högst. Bestämmelser om franc finnas i 348 §.

Användes behållare (container), pall eller liknande transportanordning för att sammanföra godset skall, i den mån antalet kollin eller andra enheter däri uppräknats i konossement eller annan frakthandling, detta antal anses utgöra kollin eller enheter vid tillämpning av första stycket. Eljest anses transport-

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

anordningen såsom kulli eller enhet.

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

Skadeståndet beräknas med utgångspunkt från godsets värde på den plats och vid den tid godset avtalsenligt lossats eller skulle hava lossats från fartyget. Godsets värde bestämmas 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 beskaffenhet.

Bortfraktaren är ej berättigad till begränsning av ansvarigheten enligt denna paragraf, om det visas att han vållat förhusten eller skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att förlust eller skada sannolikt skulle uppkomma.

Har avlastaren svikligen lämnat oriktig uppgift om godsets beskaffenhet eller värde i konossement eller annan frakthandling, svarar bortfraktaren icke för förlust av eller skada på godset eller eljest till godset hänförlig förlust eller skada.

121 § (art. 3:6)

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 ej skriftlig underrättelse angående förlust eller skada och dess allmänna beskaffenhet lämnats bortfraktaren senast vid tiden för lossningen och utlämningen till behörig mottagare, anses godset utlämnat sådant det beskrivits i konossement eller annan frakthandling, såvitt ej annat styrkes. Är förhusten eller skadan ej uppenbar, gäller detsamma om underrättelsen icke lämnats inom tre dagar från utlämningen.

Skriftlig underrättelse fordras ej, om god-

(Nuvarande lydelse)

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, vartill 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.

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)

sets tillstånd gemensamt fastställts då det utlämnades.

När förlust eller skada inträffat eller anledning förekommer att 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 § (art. 1 b, c och e, 3:8, 6 och 7)

Förbehåll om befrielse från eller inskränkning av bortfraktarens ansvarighet enligt 118 och 120 §§ är i sådan fart som avses i 168 § utan verkan för tiden från lastningens början till lossningens slui. Vad nu sagts gäller dock ej befordran av levande djur samt gods som i fraktavtalet angives såsom lastat på däck och befordras på det sättet.

Bestämmelse, enligt vilken till bortfraktaren överlättes förmån på grund av försäkring, eller annan sådan överenskommelse skall betraktas såsom förbehåll om befrielse från ansvarighet.

Reglerna i denna paragraf medföra ej inskränkning i rätten att i fraktavtal upptaga föreskrifter om gemensamt haveri.

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 tages förbehåll om inskränkning av bortfraktarens ansvarighet eller om utvidgning av hans rättigheter, skall sådan överenskommelse gälla, förutsatt att konossement ej utfärdas men villkoren intagas i mottagningsbevis varav framgår att det ej är löpande handling.

122a § (art. 4 bis)

Bestämmelserna i 118–121 §§ om frihet från eller begränsning av ansvarighet skola tillämpas i fråga om varje talan mot bortfraktaren om ersättning för förlust eller skada, även om talan icke grundas på fraktavtalet.

Föres talan mot någon för vilken bortfrak-

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

taren svarar, 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 hava vållat förlust eller skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att förlust eller skada sannolikt skulle uppkomma.

123 §

Utföres godsets befordran helt eller delvis av annan än bortfraktaren, skola bestämmelserna om bortfraktarens ansvar i 118–122 a §§ hava motsvarande tillämpning för den som utför befordringen. Ansvarigheten för denne och bortfraktaren skall vara solidarisk och gemensamt begränsad enligt 120 §.

Är det avtalat eller framgår det av omständigheterna att befordringen skall helt eller till bestämd del utföras av annan än bortfraktaren, får bortfraktaren utan hinder av bestämmelserna i 122 § förbehålla sig frihet från ansvarighet för förlust eller skada som orsakats av händelse medan godset är i den andres vård. I övrigt få bestämmelserna i första stycket ej genom avtal åsidosättas till befraktarens nackdel; detta gäller även sedan konossement blivit utfärdat.

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 vårdnaden om godset åvilar nämnda fraktförare.

128 §

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

Avser fraktavtalet bestämt fartyg och detta går förlorat eller förklaras icke vara iståndsättligt efter skada, är bortfraktaren icke skyldig 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 fall föreligger som avses i 128 §, är bortfraktaren berättigad att utfå avståndsfrakt för gods som finnes i

(Nuvarande lydelse)

Avståndsfrakt *utgöre* vad av den avtalade frakten återstår, sedan avdrag skett med belopp som bestämmes efter förhållandet mellan *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 avståndfrakt *må* hänskjutas till utredning och avgörande genom dispassch, därvid i tillämpliga delar skall gälla vad om dispassch vid gemensamt haveri *är stadgat*.

(Föreslagen lydelse)

behåll.

Avståndsfrakt *utgör* vad som återstår av den avtalade frakten, sedan avdrag skett med belopp som bestämmes efter förhållandet mellan den återstående och 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 dispassch. Därvid skall i tillämpliga delar gälla *föreskrifterna* om dispassch 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.*

Om det genom dröjsmål på bortfraktarens sida eller till följd av att bortfraktarens skyldighet att utföra befordringen bortfaller enligt 128 § uppkommer förlust eller skada för befraktaren som ej omfattas av 118 §, skola i fråga om bortfraktarens ansvarighet för sådan förlust eller skada bestämmelserna i sistnämnda paragraf hava 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 ökat, *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.

Finnes, sedan fraktavtalet träffats, att *resan skulle vara förenad med fara för fartyg eller last 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.*

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 *hava* motsvarande tillämpning.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

(IV. Om konossement)

151 §

Konossement innefattar erkännande om godsets inlastning och förbindelse att i bestämelseorten 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 bestämelseorten avlämnas.

Med konossement förstås en av bortfraktaren eller på hans vägnar utfärdad handling som innefattar erkännande att gods av angiven art och mängd mottagits för befordran eller inlastats, förutsatt att handlingen betecknas som konossement eller däri föreskrives att godset endast utlämnas mot handlingens återfäende.

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

152 § (art. 3:3 a—c)

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 äge däri göra förbehåll beträffande uppgift av avlastaren, vars riktighet han skäligen icke må anses pliktig att undersöka.

I konossementet skall på avlastarens begäran angivas:

- 1) godsets art och antingen dess vikt, mått eller stycketal, enligt avlastarens skriftliga uppgift;
- 2) de märken som fordras för att identifiera godset, sådana avlastaren skriftligen uppgivit dem före lastningens början, förutsatt att märkena 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 fråga om mottagningskonossement dagen då godset mottagits och i fråga om ombordkonossement dagen då inlastningen avslutats;
- 5) var och till vem godset skall lämnas ut på bestämelseorten;
- 6) fraktens storlek samt övriga villkor för godsets befordran och utlämnande.

Bortfraktaren är icke skyldig att i konossementet utan förbehåll intaga sådan uppgift om godsets art eller dess vikt, mått, stycketal eller märken, vars riktighet han har grundad anledning att betvivla eller som han icke rimligen haft möjlighet att undersöka.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

153 § (art. 3:5)

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

I förhållande till bortfraktaren är avlastaren ansvarig för riktigheten av de uppgifter om godsets märken, vikt, mått eller stycketal som han lämnat till 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 § (art. 3:4)

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.

Konossementet gäller som bevis att bortfraktaren mottagit eller lastat godset sådant det beskrivits i konossementet, såvitt ej annat styrkes. Motbevisning får dock icke föras gentemot tredje man som förvärvat konossementet i god tro.

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 bortfraktaren känt till eller borde han ha insett att uppgift om godset var oriktig, är han icke fri från ansvarighet utan att konossementet försetts med uttrycklig anmärkning om uppgiftens oriktighet.

162 §

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

Om skada på godset eller brist i dess förpackning ej anmärkts i konossementet, ehuru bortfraktaren före utfärdandet uttrönt eller bort hava uttrönt skadan eller bristen, skola bestämmelserna i 161 § första stycket hava motsvarande tillämpning.

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

*(Nuvarande lydelse)**Om mottagningskonossement och 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.

Är mottagningskonossement å godset utfärdad, må icke efter inlastningen utfärdas konossement utan att mottagningskonossementet återlämnas.

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 anges att godset befordras enligt genomgångskonossement.

*(Föreslagen lydelse)**Om genomgångskonossement**(Jfr. ovan vid 95 §)*

167 §

Om i konossement anges att godsets befordran delvis skall utföras av annan än bortfraktaren, gälla för sådant genomgångskonossement bestämmelserna om konossement i tillämpliga delar.

Har genomgångskonossement utfärdats, får särskilt konossement ej utfärdas för del av befordringen utan att däri anges att godset befordras enligt genomgångskonossement.

V. Bestämmelsernas tillämpning

(Jfr. 71 §)

168 § (jfr. art. 10)

Bestämmelserna i 95 och 97 §§, 98 § andra stycket, 101 § första stycket, 118–122a §§, 123 § första stycket, 152, 161 och 162 §§ samt 347 § första stycket 6 och andra stycket första punkten kunna vid befordran enligt konossement ej åsidosättas genom avtal till avlastarens eller befraktarens nackdel i vidare mån än som följer av 122 § och 123 § andra stycket.

Skall främmande rätt tillämpas på beford-

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

ran enligt konossement mellan hamnar belägna i skilda stater, skola bestämmelserna i 1924 års internationella, genom 1968 års tilläggsprotokoll ändrade konvention rörande konossement eller bestämmelser i främmande lag, vilka grundas härpå och motsvara bestämmelserna i första stycket, lända till efterrättelse, om

1) konossementet är utfärdat i Sverige eller i annan stat som tillträtt konventionen jämte tilläggsprotokollet;

2) befordringen sker från hamn i Sverige eller i annan stat som avses under 1;

3) befordringen sker till hamn i Sverige eller i Danmark, Finland eller Norge;

4) konossementet föreskriver, att bestämmelserna i nämnda konvention jämte tilläggsprotokoll eller lagstiftning, som gör dem tillämpliga, skola gälla för avtalet.

Oavsett om konossement är utfärdat skall vad som föreskrives i första och andra styckena gälla i fråga om inrikes fart i Sverige, Danmark, Finland och Norge samt fart mellan dessa stater. Om för befordran i annan fart konossement utfärdats på grund av certeparti skall likadeles gälla vad som föreskrives i första och andra styckena, under förutsättning att konossementet bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaren och innehavaren.

Angående tillämpning för viss utrikes godsbefordran av andra bestämmelser än vad sjölagen innehåller föreskrives i lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.

(TIONDE KAPITLET)*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*233 §¹

Redaren är ansvarig för skada som genom fel eller försummelse i tjänsten orsakas av befälhavare eller medlem av besättningen eller av lots. Detsamma gäller, om skada åstadkommes av någon som, utan att tillhöra besättningen, på grund av redares eller

¹Lydelse enligt SOU 1970:74. Paragrafen motsvarar 8 § sjölagen i gällande lydelse (1936:276).

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

befälhavares uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Vad redare salunda nödgas utgiva äger han söka åter av den som vållat skadan.

Bestämmelser om redares frihet från och begränsning av ansvarighet i vissa fall meddelas i 122 och 171–173 §§ samt i lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement. Om den begränsning av ansvarigheten vartill redaren därutöver är berättigad finnas bestämmelser i detta kapitel.

Bestämmelser om redares frihet från och begränsning av ansvarighet i vissa fall meddelas i 118, 120, 190, 191 och 194 §§ samt i lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement. Om den begränsning av ansvarigheten vartill redaren därutöver är berättigad finnas bestämmelser i detta kapitel.

(FEMTONDE KAPITLET)

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

347 §¹ (jfr art 3:6 näst sista st. och 3:6 bis)

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 underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek;
3. fordran på ersättning för sammanstötning, 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 passagerares dödsfall eller kroppsskada eller dröjsmål med passagerarbefordran, inom två år från det ilandstigningen ägt rum eller skulle hava ägt rum samt, om dödsfallet inträffat efter ilandstigningen, inom två år efter dödsfallet men icke senare än tre år från ilandstigningen;
6. fordran på ersättning på grund av att last gått förlorad eller skadats eller att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter, inom ett år från det avlämnande ägt eller bort äga rum;
6. fordran på ersättning på grund av att last gått förlorad eller skadats eller för annan förlust rörande lasten eller till följd av att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter, inom ett år från det avlämnande ägt eller bort äga rum;
7. fordran på ersättning på grund av att resgods gått förlorat eller skadats eller på grund av dröjsmål med befordran av resgods, inom två år från det godset förts iland eller, om godset gått förlorat under resan, från det ilandföring skulle hava ägt rum.
8. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad, som skall fördelas enligt samma grund (136 och 216 §§), inom ett år från dispaschens dag.

! fråga om fordran på ersättning som avses i första stycket 6 kunna parterna, efter den händelse som föranlett talan, träffa överenskommelse om förlängning av den där

¹Lydelse enligt SOU 1970:74 och 1971:90. Paragrafen motsvarar 284 § sjölagen (senaste lydelse 1967:48).

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

angivna tiden. Ersättningstalan mot tredje man kan väckas efter utgången av samma tid dock ej senare än ett år från den dag bortfraktaren infriat anspråket eller talan väckts mot honom.

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 denna paragraf kommit under dispaschörs behandling, anses talan om fordringen väckt.

I fråga om förlängning av eller avbrott i preskriptionstid som anges i denna paragraf gäller vad domstolslandets lag föreskriver. Dock får de i första stycket 5 och 7 angivna fristerna i intet fall utsträckas över tre år från det ilandstigning eller ilandföring ägt rum eller skulle hava ägt rum.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Förekommer i lag eller författning hänvisning till bestämmelse som ersatts genom bestämmelse i nya lagen skall den bestämmelsen i stället gälla.

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

Häri genom förordnas i fråga om lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement dels att lagens ingress skall upphöra att gälla och i stället upptagas en ny paragraf, 8 §, av nedan angivna lydelse, dels att 4 § 5 mom.¹ skall ha följande ändrade lydelse.

(Nuvarande lydelse)

Konungen äger förordna, att vid befordran av gods sjöledes från Sverige till främmande stat samt till Sverige från sådan främmande stat, som är ansluten till den i Bryssel den 25 augusti 1924 avslutade internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement, följande i nämnda konvention upptagna bestämmelser skola lända till efterrättelse i stället för vad sjölagen i motsvarande delar innehåller:

(Föreslagen lydelse)

4 § 5 mom.

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.

Bortfraktaren och fartyget *svara* icke i något fall för förlust av eller skada *på* gods eller *eljest till godset hänförlig förlust eller skada* till högre belopp än ettusenåttahundra kronor i guld för varje kolli eller annan enhet av godset. Har högre värde på 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.

¹ Senaste lydelse 1953:58

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.

8 §

Bestämmelserna i denna lag skola, i stället för vad sjölagen i motsvarande delar innehåller, tillämpas i fråga om sådan godsbefordran som sker enligt konossement utfärdat i stat som tillträtt 1924 års konvention men ej 1968 års tilläggsprotokoll till konventionen.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

När lagen den om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) trätt i kraft, äger Konungen förordna att lagen 1936:277 skall upphöra att gälla.

Bilaga 5 Kommitténs lagförslag om passagerarbefordran

**Förslag till
Lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)**

Härigenom förordnas i fråga om sjölagen (1891:35 s. 1),
dels att rubriken före 169 § samt 169–182 §§¹ skall upphöra att gälla,
dels att ett nytt sjätte kapitel skall införas med nedan angiven lydelse,
dels att 220, 222 och 337 §§² skall ha nedan angivna lydelse,
dels att två nya paragrafer skall införas, betecknade 347 och 348 §§.³

(Nuvarande lydelse)

FEMTE KAPITLET

Om befraktning

V *Om passagerarebefordran*

(Föreslagen lydelse)

SJÄTTE KAPITLET

Om befordran av passagerare och resgods

Inledande bestämmelser

171 §

Med bortfraktare förstås i detta kapitel den som, mot vederlag, yrkesmässigt eller eljest i förvärvssyfte, genom avtal åtager sig befordran med fartyg av passagerare eller passagerare och resgods. Bortfraktaren kan vara redare, befraktare (underbortfraktare) eller annan.

Med passagerare avses den som befordras eller skall befordras med fartyg enligt befordringsavtal.

Med resgods avses varje föremål, inbegripet fordon, som befordras i anslutning till avtal om passagerarbefordran men ej enligt

¹ Senaste lydelse 1936:276

² Senaste lydelse av 220 och 222 §§ 1967:48, av 337 § 1970:919

³ Jfr SOU 1970:74

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

certeparti eller konossement. Resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller eljest i sin vård under befordringen, inbegripet vad han har i eller på medfört fordon, utgör handresgods.

172 §

(Jfr 71 §)

Med undantag för 179 § och för vad som föränledes av 197 § skola bestämmelserna i detta kapitel lända till esterrättelse såvitt ej annat är avtalat eller följer av sedvänja. Dock kunna bestämmelserna i 183 §, 184 § andra stycket, 185, 186 och 188 §§ ej åsidosättas till passagerarens nackdel.

173 §

Kapitlets bestämmelser hava icke tillämpning i den mån befordringen är underkastad gällande internationellt fördrag om befordran på järnväg.

174 §

Utföres befordringen helt eller delvis av annan än bortfraktaren, hava bestämmelserna i 176, 177, 179–183, 185, 189–198, 200–203, 347 och 348 §§ motsvarande tillämpning för den som utför befordringen. I förhållande till passageraren skall ansvarigheten för den som utför befordringen och bortfraktaren vara solidarisk och gemensamt begränsad enligt 194 §.

Kapitlets bestämmelser gälla i tillämpliga delar även i förhållandet mellan bortfraktaren och den som utför befordringen. I övrigt gälla i tillämpliga delar bestämmelserna om befraktning i 5 kap.

175 §

Medföljer någon ett fartyg, vilken varken är ombordanställd eller passagerare, och tillskyndas han därvid förlust eller skada, hava bestämmelserna i detta kapitel om befrielse från och begränsning av ansvarighet på bort-

(Nuvarande lydelse)

(Jfr 72 § och 171 § första stycket)

(Jfr 73 §)

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.

170 §

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

Vad i 54 och 61 §§ sjömanslagen är stadgat med avseende å sjöman gälle ock för passagerare.

(Föreslagen lydelse)

fraktarens sida motsvarande tillämpning i den mån ansvar kan göras gällande mot redaren.

Om befordringen

176 §

Bortfraktaren skall med tillbörlig omsorg sörja för att fartyget är sjövärdigt, behörigen bemannat, provianterat och utrustat såväl vid början av som vid varje tillfälle under resan samt att passagerarens och resgodsets säkra befordran tryggas i alla andra avseenden. Bortfraktaren skall även eljest i tillbörlig mån tillgodose passagerarens bästa.

Utan stöd i avtal eller sedvänja får resgods ej föras på däck.

Bortfraktaren skall sörja för att passageraren och hans resgods med tillbörlig skyndsamt befordras till bestämmelseorten. Deviation får endast göras för räddning av människoliv eller bärgning eller av annan skäligen anledning.

177 §

Gäller befordringsavtalet bestämt fartyg, får bortfraktaren icke fullgöra sitt åtagande med annat fartyg.

178 §

Avser befordringsavtalet bestämd person såsom passagerare, 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.

179 §

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

Bestämmelserna i 60 och 61 §§ sjömanslagen (1952:530) om tvångsmedel mot och förhör med besättningsmedlem i vissa fall hava motsvarande tillämpning för passagerare.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

180 §

Passageraren får medföra resgods i skülig omfattning.

Känner passageraren till, att resgods är så beskaffat att dess befordran kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller gods, skall han upplysa bortfraktaren därom före resans början. Detsamma gäller, om annat resgods än handresgods kräver särskild värd. Beskaffenheten av gods som har avses skall om möjligt utmärkas på godset innan befordringen börjar.

181 §

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

Har sådant resgods tagits ombord utan att bortfraktaren haft kännedom om 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 sådan fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller gods att det ej är försvarligt att behålla det ombord.

174 §

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

182 §

Har resgods orsakat förlust eller skada för bortfraktaren, är passageraren ersättningskyldig, om han eller någon för vilken han svarar vållat förlusten eller skadan genom fel eller försummelse.

175 §

Resgods, som lämnats i bortfraktarens värd, 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 värd och låta genom

183 §

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 sa

(Nuvarande lydelse)

offentlig auktion eller, om det ej lämpligen kan ske, på annat betryggande sätt sälja så mycket av godset att, utom kostnader, fordringen täckes.

176 §

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 istandsättligt, upphöre avtalet att gälla.

177 §

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

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

179 §

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

180 §

Anträder passageraren icke resan eller avbryter han den, äge bortfraktaren rätt till ersättning för skada, som därav kommer, där

(Föreslagen lydelse)

mycket att hans krav jämte förvarings- och försäljningskostnaderna täckas.

184 §

Avser befordringsavtalet bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller förklaras icke vara istandsättligt efter skada, är bortfraktaren icke skyldig att utföra befordringen.

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

185 §

Om fartyget under resan uppehålles så att det icke skäligen kan fordras att passageraren avvaktar dess förtgång eller fartyget går förlorat eller förklaras icke vara istandsättligt efter skada, skall bortfraktaren sörja för att passageraren och dennes resgods befordras till bestämmelseorten på annat lämpligt sätt och bära kostnaden därför. Underlater bortfraktaren detta, äger passageraren 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

186 §

Anträder passageraren icke resan eller avbryter han den utan att det beror av att han avlidit eller insjuknat eller av annan skäligen

(Nuvarande lydelse)

ej passageraren dött, insjuknat eller fått annat laga förfall och meddelande därom givits utan oskäligt uppehåll. Vid ersättningens bestämmande skall hänsyn tagas därtill, att bortfraktaren utan skälig anledning underlåtit att medtuga annan passagerare.

181 §

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

182 §

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.

171 §

(första och andra styckena)

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 eller

(Föreslagen lydelse)

anledning och bortfraktaren underrättats härom inom rimlig tid, skall passageraren utgiva avtalad befordringsavgift. Om bortfraktaren utan skälig anledning underlåtit att medföra annan passagerare eller att eljest begränsa sin skada, skall dock beloppet jämkas därefter.

187 §

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

188 §

Avbryter passageraren resan på grund av förhållande som icke kan lastas honom eller häves befordringsavtalet enligt 185 § eller, sedan resan börjat, enligt 187 §, hava bestämmelserna i 129 § om avståndsfrakt motsvarande tillämpning i fråga om bortfraktarens rätt till del av befordringsavgiften.

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

Om bortfraktarens ansvar för passagerare och resgods.

189 §

Bortfraktaren är ansvarig för förlust till följd av att passageraren avlider eller drabbas av kroppsskada på grund av händelse under befordringen, om förlusten orsakas av fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken denne svarar.

(Nuvarande lydelse)

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

172 §

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

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, ända 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.

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.

(Föreslagen lydelse)

190 §

Bortfraktaren är ansvarig för förlust av eller skada på resgods på grund av händelse under befordringen, om förlusten eller skadan orsakas av fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Med sådan förlust eller skada likställes förlust till följd av att resgods ej utlämnats till passageraren inom rimlig tid efter ankomsten till bestämmelseorten av det fartyg varmed godset har eller skulle hava befordrats.

Har förlust av eller skada på fordon orsakats av fel eller försummelse vartill befälhavaren, någon av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, gjort sig skyldig vid navigeringen eller handhavandet av fartyget under befordringen, är bortfraktaren fri från ansvarighet enligt första stycket.

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

191 §

Bortfraktaren är ansvarig för förlust till följd av sådant dröjsmål med befordringen som orsakas av fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Beror dröjsmålet av fel eller försummelse, som avses i 190 § andra stycket, är bortfraktaren dock fri från ansvarighet.

Om dröjsmål med utlämning av resgods gäller 190 § första stycket.

192 §

Om vållande på passagerarens sida medverkat till förlust eller skada, som avses i 189–

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

191 §§, skall skadeståndet jämkas efter vad som finnes skäligt.

193 §

Den som kräver ersättning enligt 189–191 §§ skall styrka, dels att förlusten eller skadan beror av händelse under befordringen, dels förlustens eller skadans omfattning. Utom i fall som avses i andra stycket skall han tillika visa, att dödsfall eller kroppsskada samt förlust av eller skada på handresgods orsakats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken denne svarar.

Om dödsfall eller kroppsskada samt förlust av eller skada på handresgods beror av händelse som inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand, skall bortfraktaren till sitt fredande från ansvarighet styrka att förlusten eller skadan ej orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Detsamma gäller alltid i fråga om förlust av eller skada på annat resgods och förlust på grund av dröjsmal som avses i 191 §.

Påstår bortfraktaren, att förlust eller skada på fordon beror av orsak för vilken han enligt 190 § andra stycket icke svarar eller att passageraren genom eget vallande medverkat till förlust eller skada, ankommer det på honom att styrka detta förhållande.

171 §

(tredje stycket)

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

194 §

Bortfraktarens ansvarighet för förlust eller skada som avses i 189–191 §§ skall ej, utan att uttrycklig och skriftlig överenskommelse träffats därom, för en och samma händelse överstiga

1. (femhundrausen) franes för varje passagerare för förlust på grund av dödsfall eller kroppsskada;
2. tiotusen franes för varje passagerare för förlust av eller skada på handresgods, som icke förvaras i eller på medfört fordon;

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

3. trettiotusen francs för förlust av eller skada på varje fordon jämte handresgods, som förvaras i eller på fordonet;
4. sextontusen francs för varje passagerare för förlust av eller skada på annat resgods; samt
5. befordringsavgiftens dubbla belopp för passagerares förlust på grund av dröjsmål som avses i 191 §.

Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.

Med franc förstås den enhet som anges i 348 §.

195 §

Bortfraktaren äger ej åberopa rätt till begränsning av ansvarigheten enligt 194 §, om det visas att han själv vållat förlusten eller skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att förlust eller skada sannolikt skulle uppkomma.

196 §

I fall av kroppsskada eller dröjsmål med befordran av passagerare skall denne inom femton dagar efter ilandstigningen skriftligen underrätta bortfraktaren därom. Sker det ej, anses passageraren hava kommit iland oskadad och i rätt tid såvitt annat icke styrkes.

I fall av uppenbar skada på resgods och vid dröjsmål med befordran av resgods skall passageraren skriftligen underrätta bortfraktaren senast då godset föres iland eller utlämnas. I andra fall skall sådan underrättelse givas inom femton dagar efter nämnda tid. Detta har motsvarande tillämpning vid förlust av resgods, varvid fristen räknas från den tid då ilandföring eller utlämning skulle hava ägt rum. Lämnas ej sålunda föreskriven underrättelse, anses passageraren hava mottagit godset oskadat och i rätt tid såvitt annat icke styrkes.

Underrättelse enligt andra stycket fordras ej, om godsets tillstånd klarlagts vid gemensam besiktning då passageraren mottog det.

(Jfr 172 § och 173 § andra stycket)

(Nuvarande lydelse)

(Jfr 171 § tredje stycket ovan.)

(Föreslagen lydelse)

197 §

Förbehåll om befrielse från eller inskränkning av bortfraktarens ansvarighet enligt 189–191 §§ eller om lättnad i hans bevisbörda är utan verkan, om förbehållet träffats före den händelse varom fråga är och hänför sig till

- 1. i fråga om passagerare, den tid då denne är ombord, under ombord- eller ilandstigning eller under sjötransport mellan fartyg och land, förutsatt att den transporten omfattas av befordringsavgiften eller transportmedlet ställes till förfogande av bortfraktaren;*
- 2. i fråga om handresgods, den tid då godset är ombord eller föres ombord eller iland, antingen omedelbart eller genom sådan sjötransport som avses under 1, eller också då godset är i bortfraktarens förvar på kaj eller i eller på stations- eller annan anläggning i hamn; eller*
- 3. i fråga om annat resgods, tiden från det att godset överlämnats till bortfraktaren till dess det lämnats ut till passageraren.*

Bestämmelserna i första stycket gälla icke vid befordran av levande djur som resgods.

198 §

Utan hinder av bestämmelserna i 197 § första stycket är bortfraktaren berättigad att genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse med passageraren förbehålla sig att denne själv skall stå risken för förlust och skada intill ett belopp av ettusenfemhundra francs i fråga om varje fordon och etthundra francs i fråga om passagerarens övriga resgods. Avräkning härför sker från beloppet av liden förlust eller skada.

Bestämmelserna i 195 § hava motsvarande tillämpning.

199 §

Är det avtalat eller framgår det av omständigheterna att befordringen helt eller till bestämd del skall utföras av annan än bort-

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

fraktaren, får bortfraktaren utan hinder av bestämmelserna i 197 § förbehålla sig frihet från ansvarighet för sådan förlust, skada eller dröjsmål som orsakas av händelse under den del av befordringen som utföres av den andre.

200 §

Riktas krav på ersättning för förlust eller skada mot någon för vilken bortfraktaren svarar, äger denne göra gällande samma invändningar om befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren, om han visar att han ådragit sig ansvarigheten i sin tjänst. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och den för vilken han svarar förpliktas utgiva få ej sammanlagt överstiga den gräns för ansvarigheten som föreskrives i 194 §.

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

201 §

Krav på ersättning för passagerares kroppsskada eller dröjsmål med passagerarbefordran får endast väckas av passageraren själv eller på hans vägnar.

Krav på ersättning för förlust till följd av passagerares dödsfall får väckas endast av den avlidnes rättsinnehavare eller någon som genom dödsfallet mistat försörjare och endast under förutsättning att rättsinnehavaren eller den som sålunda lidit förlust enligt domstolslandets lag eljest är berättigad att göra sådant ersättningskrav gällande.

Krav på ersättning för förlust eller skada som avses i 189–191 §§ får endast göras gällande i överensstämmelse med bestämmelserna i detta kapitel, även om kravet icke grundas på befordringsavtalet.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

202 §

Bestämmelser om hänskjutande till viss domstol eller till skiljemän av tvist angående ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods finnas i 14 kap.

Bestämmelser om preskription finnas i 15 kap.

Om tillämplig lag

203 §

Bestämmelserna i 189, 190, 192–202, 337 och 347 §§ eller också motsvarande bestämmelser i 197 års internationella konvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss eller fränmande lagstiftning som gör konventionen tillämplig skola lända till efterrättelse här i riket, om befordringen utföres

- 1. med fartyg registrerat här eller i annan stat, som tillträtt nämnda konvention;*
- 2. enligt befordringsavtal, som träffats här eller i annan sådan stat;*
- 3. med avtalsenlig avgångs- eller bestämmelseort här eller i annan sådan stat.*

ÄTTONDE KAPITLET

Om skada genom fartygs sammanstötning

220 §¹

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*

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

¹ Senaste lydelse 1967:48

(Nuvarande lydelse)

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.

(Föreslagen lydelse)

Har ena sidan utgivit mer än vad som belöper på den, får det överskjutande uttagas hos den 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 5, 6 och 10 kap. denna lag eller däremot svarande bestämmelser i främmande lag.

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

222 §¹

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 äga 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.

FJORTONDE KAPITLET

Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål

337 §²

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.

Twist angående ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods kan icke med laga verkan hänskjutas till viss domstol eller till skiljemän före den händelse varpå ansvarigheten grundas. Utan

¹ Senaste lydelse 1967:48

² Senaste lydelse 1970:919

(Nuvarande lydelse)

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.

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

(Föreslagen lydelse)

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 doms-rätt.*

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

FEMTONDE KAPITLET

Särskilda bestämmelser

347 §¹

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 underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek;
3. fordran på ersättning för sammanstötning, inom två år från den dag skadan inträffade;
4. fordran på belopp som någon enligt 220 § tredje stycket erlagt utöver vad som rätteligen belöper på honom, inom ett år från det beloppet utgivits av honom;
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 passagerares dödsfall eller kroppsskada eller dröjsmål med passagerarbefordran, inom två år från det ilandstigningen ägt rum eller skulle hava ägt rum samt, om dödsfallet inträffat efter ilandstigningen, inom två år efter dödsfallet men icke senare än tre år från ilandstigningen;

¹ Jfr SOU 1970:74 (Sjöl 284 § senaste lydelse 1967:48)

(Nuvarande lydelse)

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 bort 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.

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 denna paragraf kommit under dispaschörs behandling, anses talan om fordringen väckt.

(Föreslagen lydelse)

6. fordran på ersättning på grund av att last gått förlorat eller skadats eller att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter, inom ett år från det avlämnande ägt eller bort äga rum;
7. fordran på ersättning på grund av att resgods gått förlorat eller skadats eller på grund av dröjsmal med befordran av resgods, inom två år från det godset förts iland eller, om godset gått förlorat under resan, från det ilandföring skulle hava ägt rum;
8. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad, som skall fördelas enligt samma grund (136 och 216 §§), inom ett år från dispaschens dag.

I fråga om förlängning av eller avbrott i preskriptionstid som angives i denna paragraf gäller vad domstolslandets lag föreskriver. Dock få de i första stycket 5 och 7 angivna fristerna i intet fall utsträckas över tre år från det ilandstigning eller ilandföring ägt rum eller skulle hava ägt rum.

348 §¹

Med franc förstås i denna lag en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till svenskt mynt skall vid beräkning av redares begränsade ansvarighet ske efter kursen den dag då säkerhet ställes eller, om säkerhet icke ställes, då betalning sker.

Med franc förstås i denna lag en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till svenskt mynt av ansvarighetsbelopp som avses i 6 kap. sker efter kursen den dag som domstolslandets lag föreskriver. Omräkning av ansvarighetsbelopp som avses i 10 kap. sker efter kursen den dag säkerhet

¹ Jfr SOU 1970:74

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

ställes eller, om *sådan* icke ställes, *kursen*
den dag betalning sker.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Förekommer i lag eller annan författning hänvisning till bestämmelse som ersatts genom bestämmelse i nya lagen, skall den bestämmelsen i stället tillämpas.

Bilaga 6

Sammanställning av remissyttrandena över "Befordran av passagerare och resgods till sjöss" (SOU 1971: 90) och "Godsbefordran till sjöss" (SOU 1972: 10)

Yttranden har avgetts av *Svea hovrätt*, efter hörande av *Stockholms tingsrätt*, *hovrätten för Västra Sverige* efter hörande av *Göteborgs tingsrätt*, *kommerskollegium* efter hörande dels av *Stockholms handelskammare* och *Gotlands handelskammare*, vilka anslutit sig till ett gemensamt yttrande av *Näringslivets trafikdelegation* och *Sjöbefraktarrådet*, dels av *handelskammaren i Göteborg* och *Skånes handelskammare*, som avgivit ett gemensamt yttrande, *sjöfartsverket*, *utredningen om författningspublicering*, *konsumentombudsmannen*, *KO* (såvitt avser SOU 1971: 90), *statens konsumentråd* (såvitt avser SOU 1971: 90), styrelsen för *Sveriges advokatsamfund*, *Sveriges redareförening*, *Stockholms rederiförening*, som åberopat det av *Sveriges redareförening* avgivna yttrandet, *Näringslivets trafikdelegation* och *Sjöbefraktarrådet*, vilka avgivit ett gemensamt yttrande, *Sjöassuradörernas förening*, *Sveriges ångfartygs assurans förening*, *Svenska transportarbetareförbundet*, *Sveriges stuvareförbund*, *Sveriges speditörförbund*, *Svenska bankföreningen*, *Försäkringsjuridiska föreningen* och *Sjörättsföreningen i Göteborg*.

1. ALLMÄNNA SYNPKTER**1.1 Ratifikation av och lagstiftning på grundval av 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års internationella konvention rörande konossement¹***Svea hovrätt*

Beträffande såväl frågan huruvida förslaget bör läggas till grund för lagstiftning som frågan när detta lämpligen bör ske finner hovrätten en avgörande synpunkt vara att en samnordisk lösning uppnås.

Stockholms tingsrätt

Det pågående internationella arbetet är skäl som talar för att inte nu genomföra den föreslagna lagstiftningen. Det kan emellertid anföras skäl för en annan uppfattning, därvid särskilt begränsningsreglerna är att be-

¹ Tilläggsprotokollet betecknas ofta *Visbyreglerna (VR)*, konventionen *Haagreglerna (HR)* och den genom protokollet reviderade konventionen *Haag-Visbyreglerna (HVR)*.

akta. Det pågående internationella arbetet kan tänkas påverkas av att de nordiska länderna genomför den föreslagna lagstiftningen. Någon uppfattning i denna del har emellertid inte tingsrätten. Sammanfattningsvis vill tingsrätten göra det uttalandet att övervägande skäl måhända talar för att förslagen genomförs.

Hovrätten för Västra Sverige

Som det särskilt markerats i remissen innebär möjligen en lagstiftning byggd på förslagen bara ett provisorium. I varje fall ger inte HVR med hänsyn till moderna kommersiella och transporttekniska förhållanden någon helt tillfredsställande definitiv lösning för handelsjöfartens del såsom också framhålles i kommitténs kommentarer.

Kvar står t. ex. relinggränsen för tvingande vårdansvar (tackle-to-tackle-definitionen av vad som över huvud taget förstås med "godsbefordran") och därmed också en rad olösta terminalproblem. Kvar finns det från sekelskiftet härrörande "kompromisspaketet" som inte ger lasten skadeståndsskydd mot nautisk culpa, kvar är oklarheten om ansvaret vid dröjsmål och en olycklig ensidig anknytning till engelska nedärvda och sedan länge otidsenliga rättsbegrepp, som konserverats i sjöfartsdokumenterna och även via konventionen synes motverka en klarare juridisk åtskillnad mellan flersidigt motsstående parter i varudistributionen (begreppet "shipper" m. fl). Samtidigt saknas på det hela taget internationella regler om olika lastintressenters förpliktelser inbördes och till motsidan etc. — Det praktiska behovet av förbättringar får dock inte skyla värdet av de lösningar man kunnat nå, och de nationella rättsordningarnas närmande till varandra som redan HR representerar och som ligger inom räckhåll i HVR utgör en stor fördel i och för sig. Arbeta på en ny konvention i samma ämne har påbörjats i en ny regi och på bredare bas än förut (UNCITRAL). Det synes svårt att med säkerhet beräkna när det går att förverkliga dessa planer på en omfattande internationell revision, som kanske heller inte kan begränsas till att bara omfatta sjötransporträtten. Kanske är det ovisst med tanke på de nya förhållanden under vilka reformprogrammet skall bedrivas om inte detta också lätt kan fördröjas under arbetets gång. För att HVR under tiden skall kunna föras ut i praktiken krävs initiativ av de enskilda staterna till ratificeringar som kan bidra därtill. Härigenom skulle man också minska en risk för separata uppsägningar av konossementskonventionen (HR) som eljest kanske finns. Att föredra den nuvarande konventionslagstiftningen (eller närmast motsvarande regler i sjölagen) framför regleringen enligt tilläggsprotokollet anser hovrätten i likhet med kommittén vara uteslutet för svenskt vidkommande, om också bara för överskådlig tid. För att nå det alltså önskade, eventuellt temporära lagstiftningsläge som HVR erbjuder är det påkallat att medverka till att tilläggsprotokollet snarast kan träda i kraft folkrättsligt, varmed HVR blir gällande lag i ett antal stater. På goda grunder har nämligen förslaget beträffande utrikes fart i betydande utsträckning gjort tillämpningen av HVR som tvingande rätt beroende av att transporten berör ett land som är bundet av tilläggsprotokollet (och därmed av hela konossementskonventionen i dess ändrade lydelse, jfr art. 11). Genom att de nordiska länderna samfällt ratificerar tilläggsprotokollet utan dröjsmål synes man också underlätta en utveckling som öppnar möjligheter att bcvara den omspannande rättsenhet man nu har fram till dess att en bättre reglering kan föreslås.

Som framgått inget det vissa betänkligheter att nu binda lagstiftningen

vid regler som delvis inte motsvarar kraven på en definitiv lösning. Bl. a. just därför att man strävar efter att avlösa HVR kan en reception därav inte heller kombineras med en allmän bearbetning av sjöfrakträtten, fastän detta skulle ha varit arbetsekonomiskt om ganska omfattande ingrepp ändå måste göras i frakträttsreglerna i sjölagen. Trots dessa nackdelar vill hovrätten med stöd av det ovan utvecklade tillstyrka att lagstiftning genomförs och tilläggsprotokollet ratificeras.

Göteborgs tingsrätt tillstyrker, att 1968 års tilläggsprotokoll till konossementskonventionen ratificeras.

Kommerskollegium tillstyrker att kommitténs förslag till lagstiftning angående godsbefordran till sjöss genomförs så snabbt som möjligt.

Handelskammaren i Göteborg och Skånes handelskammare

Det förefaller som om man från näringslivets sida såväl bland redare som varuägare har ett stort intresse av att de nya reglerna genomföres så att Sverige skall kunna ansluta sig till 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års internationella konvention om konossement. Kamrarna vill således tillstyrka, att Sverige så snart det låter sig göra ratificerar tilläggsprotokollet. Härfor talar också önskvärdheten att erhålla enhetliga regler inom Norden på sjörettens område. Utvecklingen på sjötransporternas område under senare tid, bl. a. containertrafiken, har också gjort, att bestämmelserna i 1924 års konvention i många fall blivit besvärliga att tillämpa i praktiken — i synnerhet vid s. k. kombinerade transporter. Även med hänsyn härtill är det angeläget, att de nya reglerna så snabbt som möjligt kan komma i tillämpning.

Sjöfartsverket

Det är tillfredsställande att kommitténs lagförslag — i likhet med motsvarande lagförslag i övriga nordiska länder — grundats på 1968 års tilläggsprotokoll till konossementskonventionen. Förutsättning har däri-genom skapats för allnordisk ratifikation av detta tilläggsprotokoll, vilket sjöfartsverket tillstyrker och vilket förefaller att överensstämma med justitiedepartementets senast uttalade uppfattning i frågan. Någon anledning att skjuta upp genomförandet av den föreslagna lagändringen i avvaktan på en ny internationell konferens i en måhända avlägsen framtid synes icke föreligga.

Sjöfartsverket som ur sina synpunkter icke haft anledning till erinran mot det av sjölagskommittén i nordiskt samarbete utarbetade lagförslaget, tillstyrker detsamma och att 1968 års tilläggskonvention ratificeras.

Sveriges advokatsamfund (styrelsen)

Styrelsen delar kommitténs bedömning att den svenska sjölagen bör anpassas till det i Bryssel 1968 antagna tilläggsprotokollet och att man från svensk sida snarast bör ratificera tilläggsprotokollet.

Styrelsen delar inte helt kommitténs bedömning att tidsenliga och internationellt godtagbara regler för godsbefordran inte skulle kunna uppnås inom ramen för konossementskonventionen. De invändningar som riktats mot konventionen har främst varit av teoretiskt, systematiskt och rättstekniskt slag. I praktisk verksamhet måste konossementskonventionen anses ha fungerat utomordentligt väl som en numera praktiskt taget universell reglering av redarens ansvar enligt konossement. Få resultat

av internationellt konventionsarbete kan väl sägas ha vunnit så total framgång som konossementskonventionen. De väsentliga sakliga bristerna i konventionen — kollibegränsningens svaghet beloppsmässigt och vid containertransporter, Himalayaproblematiken och frågan om konossementets bevisverkan — elimineras genom tilläggsprotokollet. Konventionen med förändringarna enligt tilläggsprotokollet kan sålunda förväntas fungera väl i praktiken.

Det av konventionen täckta ämnesområdet är visserligen föremål för behandling inom UNCITRAL, men dels torde det dröja så lång tid innan detta arbete avkastar praktiskt användbara resultat att ett svenskt tillträde till 1968 års protokoll i mellantiden är motiverat, dels — och framför allt — är det för närvarande omöjligt att bedöma om UNCITRAL når sådana resultat att de kan sakligt accepteras av Sverige och att de kan påräkna tillräckligt omfattande anslutning för att ligga till grund för lagstiftning på ett så utpräglat internationellt område som konossementsrätten.

Sveriges redareförening och *Sveriges ångfartygs assurans förening* tillstyrker sjölagskommitténs förslag samt förordar, att lagstiftning i enlighet med förslaget genomföres snarast möjligt och då oberoende av resultatet av pågående arbete med konventionen rörande konossement.

Näringslivets trafikdelegation och Sjöbefraktarrådet

Trafikdelegationen och Sjöbefraktarrådet framhåller, att det är ett starkt önskemål på varuägarhåll liksom i redarkretsar att Sverige ratificerar tilläggsprotokollet. Delegationen tillstyrker därför liksom Sjöbefraktarrådet, att en ratificering snarast sker. Delegationen och rådet kan även med tillfredsställelse ansluta sig till sjölagskommitténs uttalande, att jämväl önskemålet om nordisk enhetlighet på sjörättslagstiftningens område talar för att Sverige tillträder nämnda protokoll.

En ändring av de gamla ansvarsreglerna på sjörettens område ter sig desto mera angelägen, eftersom det senaste decenniets utveckling på transportområdet — däribland containertransporternas utveckling — medfört svårigheter i fråga om tillämpligheten av 1924 års konossementskonvention (Haagreglerna). Sedan efter arbete inom CMI reviderade Haagregler — nämligen de s.k. Visbyreglerna — antogs vid en konferens i Stockholm år 1963 och det på detta förslag grundade tilläggsprotokollet år 1968 undertecknats av ett flertal stater har som bekant inget sjöfartsland ännu ratificerat de nya reglerna. Då Visbyreglerna utformats med hänsynstagande till de förändrade förutsättningarna för godsbefordran till sjöss men dessa regler sålunda ännu icke officiellt trätt i kraft, har vissa svårigheter vid tolkningen av avtal angående kombinerade transporter uppstått i sådana fall då Haagreglerna åberopats. Tvekan har uppkommit i många fall om 1924 års regler eller Visbyreglernas skulle tillämpas.

Denna osäkerhet har uppmärksammats internationellt och så sent som vid överläggningarna hösten 1971 i Genua mellan representanter för Shippers' Councils och redareorganisationerna framhölls av båda parter, att deras respektive hemländer snarast borde ratificera Visbyreglerna.

Mot denna bakgrund finner trafikdelegationen och Sjöbefraktarrådet anledning framhålla önskvärdheten av att svensk lagstiftning på grundval av sjölagskommitténs förslag genomförs utan ytterligare tidsutdräkt och utan att slutresultaten av UNCITRAL:s nu inledda arbete på en re-

vision av 1924 års regler först avvaktas. En konferens baserad på UNCITRAL:s arbete beräknas nämligen icke föreligga förrän om cirka fem år och bör därför icke hindra, att sjöfartsländerna — däribland de nordiska — under mellantiden tillämpar för godsbefordran till sjöss modernare ansvarsregler än de tidigare. Visbyreglerna och erfarenheterna av dessa borde därmed även kunna tas under allvarligt övervägande vid UNCITRAL:s fortsatta arbete med revisionen av Haagreglerna.

Sjöassuradörernas förening

Föreningen erinrar om att Visbyreglerna (1968 års tilläggsprotokoll) tillkom bl. a. i syfte att få en anpassning av konventionen till den snabba tekniska utvecklingen inom transportområdet. Genomförandet av reglerna i nationell lagstiftning är därför en förutsättning för att det moderna transportmönstret skall fungera på ett tillfredsställande sätt. Uppskjutes Visbyreglernas tillämpning på en obestämd framtid skulle härigenom varken internationell eller svensk handel gagnas. Vidare bör framhållas att, enligt vad som kunnat inhämtas, UNCITRAL inte har för avsikt att skapa en helt ny konvention utan inriktar sig på att göra en punktrevision av Haag—Visbyreglerna. Mot bakgrunden härav är det föreningens bestämda uppfattning att ett förslag till revidering av den svenska sjölagen snarast bör framläggas för riksdagen efter i huvudsak de linjer som sjölagskommittén förordat. Som föreningen i tidigare yttrande framfört är det dessutom angeläget att Sverige snarast ratificerar 1968 års tilläggsprotokoll (se SOU 1972: 10, s. 36).

Svenska transportarbetareförbundet

Förbundet finner oklart när den föreslagna ändringen och kompletteringen av den här aktuella lagstiftningen rörande sjötransporter skulle träda i kraft. Svensk lagstiftning på ifrågavarande område har alltid i princip avvaktat tillkomsten av internationella överenskommelser om transporträttsliga regler bl. a. inom sjötransportområdet. Det kan därför ifrågasättas om inte en svensk anpassning till förevarande revisionsarbete av Haagreglerna bör avvakta resultatet av det pågående konventionsarbetet. Förbundet anser sig emellertid i förevarande förslag från sjölagskommittén inte ha möjlighet att bedöma lämpligheten av ett införande i svensk lagstiftning av de föreslagna konventionsändringarna utan förutsätter att kommitténs överväganden och förslag härvidlag grundar sig på en riktig bedömning av läget. I sak har förbundet ingen erinran mot sjölagskommitténs förslag till lagändring.

Sveriges speditörförbund

I likhet med de nordiska sjölagskommittéerna anser förbundet, att Sverige snarast bör ratificera 1968 års tilläggsprotokoll till Haagreglerna. Det är visserligen sant, att Haagreglerna i många hänsenden är mogna för en genomgripande revision och att tilläggsprotokollet innehåller en del högst diskutabla lösningar — bl. a. den ytterligt komplicerade kollen/kilobegränsningsregeln — men detta får vägas mot den stora betydelsen av internationell och nordisk rättsenhet. Emellertid bör Sverige även efter en ratificering av tilläggsprotokollet energiskt verka för en fortsatt revision av Haagreglerna och en samordning av de regler som gäller för transporträttens olika grenar.

Svenska bankföreningen anser sjölagskommitténs förslag innefatta

regler av så betydande praktiskt värde, inte minst för bankerna, att föreningen för sin del vill förorda att lagstiftning äger rum utan avvaktan på en ytterligare revision av konossementskonventionen.

Försäkringsjuridiska föreningen

I fråga om godsbefordran till sjöss har 1924 års konossementskonvention (Haagreglerna) och därpå grundad lagstiftning i olika länder numera blivit internationellt godtagen som standard avseende redarens ansvar i samband med befordran av gods. Detta har emellertid tagit lång tid i anspråk. Sålunda blev 1924 års konvention upptagen i den svenska lagstiftningen först år 1936. Samma förhållande gäller flera av de större sjöfartsländerna. Haagreglerna införlivades med tysk rätt år 1937, med fransk rätt år 1936, med amerikansk rätt år 1936 osv. Därefter har det tagit åtskillig tid innan rättspraxis i olika länder utbildats avseende de viktigare avsnitten i Haagreglerna. Sammanfattningsvis kan sägas, att Haagreglerna slagit igenom internationellt först under 1940-talet samt att vi först under 1960-talet kan anses ha fått en någorlunda utbildad rättspraxis. Det torde vara ostridigt, att det ligger ett stort värde i att ett någorlunda fast regelsystem utbildats i fråga om redarens godsansvar. Varje ändring i ett sådant system kommer att skapa osäkerhet för berörda parter under en avsevärd övergångstid och dessutom medföra behov av en ny rättspraxis.

Eftersom ansvaret för transporterat gods till sjöss helt faller inom ramen för kontraktsförhållanden i internationell handel, finner föreningen det motiverat att betrakta ansvarsfördelningen mellan varuägare och transportör mer som ett ekonomiskt problem än som en fråga av principiellt juridisk natur. Med det betraktelsesätt föreningen här anlagt finner den att mycket starka motiv bör föreligga för en ändring av Haagreglernas fördelning mellan varuägare och transportör av det ekonomiska ansvaret för transporterat gods. Ett sådant motiv föreligger enligt föreningens mening i den mycket snabba utvecklingen av den nya transportteknik, som sammanfattande brukar kallas containertransporter. Det är uppenbart att kollibegränsningsregeln i Haagreglerna leder till osäkerhet i vad avser redarens möjlighet att begränsa sitt ansvar antingen till containern som ett kolli eller till vart och ett av de i containern ingående kollina.

Föreningen tillstyrker därför sjölagskommitténs förslag att 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års konossementskonvention (Visbyreglerna) inarbetas i den svenska sjölagstiftningen. Enligt föreningens mening bör detta ske utan hinder av de diskussioner, som nyligen inletts inom UNCITRAL rörande en allmän översyn av Haagreglerna.

Sjörättsföreningen i Göteborg

Föreningen ser med tillfredsställelse att sjölagskommitténs arbete resulterat i förslag om svensk ratifikation av Haag-Visbyreglerna i samarbete med de övriga nordiska länderna. Föreningen tillstyrker således reservationslöst huvudprincipen i betänkandet.

I betänkandet har kommittén diskuterat frågan om Haag-Visbyreglerna nu av Sverige bör ratificeras med hänsyn till de invändningar, som i skilda sammanhang riktats mot Haag-Visbyreglerna och Haaglagen och på grund av det arbete, som påbörjats inom UNCITRAL angående en eventuell ny konvention på området. Föreningen finner det härvidlag angeläget att framhålla, att Haaglagen i allt väsentligt fungerat väl ur

praktisk synpunkt — även om den måhända ur rättsteknisk synpunkt är behäftad med vissa brister. Konventionen liksom för övrigt tilläggsprotokollet utgör resultatet av kompromisser, varom enighet uppnåtts mellan ett stort antal sjöfartsländers redar- och befraktarintressen. Haaglagen kan sägas på ett för internationella konventioner anmärkningsvärt sätt ha vunnit närmast total anslutning under sin hittillsvarande livstid. Konventionens bestämmelser har sålunda sedan många år en världsvid tillämpning, vilket på ett så internationellt område som sjörättens är ytterst värdefullt. Föreningen finner det för sin del osannolikt att det genom UNCITRAL påbörjade arbetet kan leda till praktiskt användbara resultat annat än på mycket lång sikt. Föreningen grundar sin bedömning huvudsakligen på de erfarenheter, som hittills vunnits angående den tid som erfordras för internationellt lagstiftningsarbete på sjörättens område. Det synes också klart att det av UNCITRAL inledda arbetet kommer att erbjuda åtskilliga praktiska svårigheter i den mån därmed äsyftas att uppnå väsentliga förändringar i förhållande till Haaglagen. Föreningen anser det sålunda vara angeläget att Sverige snarast ratificerar Haag-Visbyreglerna, vilka väsentligen syftar till en komplettering och modernisering av Haaglagen på punkter där den tekniska utvecklingen förändrat den situation som rådde vid Haaglagens tillkomst såsom i fråga om kollibegränsningens beloppsmässiga bestämning särskilt vid containertransporter. För denna ståndpunkt talar också starkt, att Haag-Visbyreglerna vid konferensbehandlingen i Bryssel vann stor anslutning och att lagstiftningsåtgärder i anledning härav vidtagits i Storbritannien.

1.2 Lagstiftning på grundval av utkast till internationell konvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss (Tokyoutkastet)

Svea hovrätt

Det remitterade förslaget bygger på ett konventionsarbete som haft till syfte att åstadkomma regler för internationella transporter. Förslaget går emellertid utöver detta syfte och innefattar en reglering jämväl av interna svenska transporter. Vad kommittén (s. 36) anför som motivering för en sådan utvidgning finner hovrätten bärande. Den föreslagna regleringen står i överensstämmelse med grundsatserna i svensk rätt och de särskilda bestämmelserna är i stort sett väl utformade. Med hänsyn härtill och i beaktande av den nordiska rättsenhetens intresser finner sig hovrätten böra tillstyrka att det förevarande förslaget lägges till grund för lagstiftning utan att ett slutligt resultat av det berörda konventionsarbetet avvaktas.

Stockholms tingsrätt anför samma synpunkter som beträffande godsbefordran (jfr under 1.1).

Hovrätten för Västra Sverige

Beträffande Tokyoutkastet kan invändas, åtminstone från formell synpunkt, att man för närvarande har ett svagare internationellt underlag för att upptaga utkastets regler som lag än i fråga om HVR. Man avlägsnar sig till och med från de två konventioner på passagerartrafikens område som hittills föreligger. Med hänsyn till vad kommittén anför om det sakliga innehållet i passagerarkonventionen och olägenheter-

na med resgods- och passagerarbefordrans splittring på två konventioner finns det dock inte skäl att av hänsyn till dessa avstå från lagstiftning. Inte heller i denna del av transportträtten kan man vara säker på att nå en i sak slutförd reglering genom förslaget, vilket skulle tala för att vänta. I motsatt riktning finns ett mycket viktigt skäl, med hänsyn till de befordrade intressena, nämligen behovet av tvingande ansvarsregler också i utrikes fart (till/från hamnar utanför Norden), som understrykes av kommittén. Även en revision av summagränserna för ansvar i det tvingande systemet är en angelägen sak, liksom en bestämning av vad som skall gälla om transport av passagerares fordon. Det sistnämnda har medfört problem, som är stora och som var praktiskt taget okända vid utformningen av nu gällande regler. Tar man ståndpunkten att i den svenska lagen upprätthålla den internationella utformningen av tvingande reglering för den egentliga godstrafiken kräver praktiska hänsyn att man parallellt därmed ser till att utsträcka både tvångsprincipen och dess aktuella utformning till alla fordon. Bl. a. detta tillgodoses genom Tokyoutkastet. Kommittén berör inte närmare i vad mån dess nu berörda regler, i avsaknad en konvention som trätt i kraft när svensk lagstiftning utfärdas, kan komma att ensidigt innebära ett tryck på svenska bortfraktarintressen. Förslaget föreskriver tvångsreglering förutom för all utgående fart bl. a. för all befordran med svenska fartyg (203 § jfr 197 §). Emellertid är tvångsprincipen inrymd i en lösning i vilken ingår också ansvarsfrihet för nautiskt fel som medför förlust av eller skada på fordon (190 och 197 §§).

Låt vara att Tokyoutkastet ännu blott är ett preliminärt underlag till en planerad internationell lösning, så kan det enligt hovrättens mening dock inte vara ändamålsenligt att därur ta upp endast det mest nödvändiga till lagstiftning nu. Lagmotiven i betänkandet, såväl i allmän som speciell del, ger i det stora hela vid handen att det föreslagna regelkomplexet också ur enbart nationell synvinkel leder till en fullständigare och på många punkter bättre och framför allt mer tidsenlig normering än gällande rätt. Häri ligger också den fördelen till skillnad från gods-transportträtten, att hela det befintliga avsnittet om passagerarbefordran på en gång kan bytas ut mot en ny regelstomme.

Ehuru det kan finnas plats för någon tväkan inför kommitténs deklarerade optimism om Tokyoutkastets snabba utveckling till ikraftträd konvention, utmynnar hovrättens prövning i att det finns avgörande skäl för att ändra den svenska lagen enligt Tokyoutkastets regler.

Göteborgs tingsrätt tillstyrker att Tokyoutkastet läggs till grund för revision av sjölagens bestämmelser om befordran av passagerare och resgods.

Kommerskollegium

Kollegiet har för egen del ej något att erinra vad gäller det materiella innehållet. Eftersom förslaget innebär en väsentlig förbättring av passagerarens rättsställning jämfört med vad som gäller i dag, anser kollegiet att det så snart som möjligt bör föranleda lagstiftning.

Handelskammaren i Göteborg och Skånes handelskammare

Man torde kunna utgå ifrån att den slutliga konventionen i sina huvuddrag kommer att överensstämma med Tokyoutkastet. I betänkandet har anförts vägande skäl varför man redan nu i sjölagen bör införa så-

dana bestämmelser på det aktuella området, som överensstämmer med konventionsutkastet. En förutsättning härför synes dock böra vara, att likartade lagbestämmelser antages i samtliga de nordiska länderna. Enligt sjölagskommittén är utsikterna härtill goda. Under dessa förutsättningar har handelskamrarna för sin del intet att invända mot att förslagen så snart som möjligt införes i sjölagen i ett särskilt kapitel, 6 kap.

Sjöfartsverket

Det kan icke uteslutas, att den av den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) till år 1974 planerade diplomatkonferensen för utarbetande av en internationell konvention i ämnet kan komma att besluta vissa ändringar i CMI:s utkast. Detta skulle kunna tala för att med svensk lagstiftning i ämnet borde anstå till efter IMCO-konferensen. Emellertid synes sjöfartsverket behovet av reviderade svenska lagregler i ämnet, särskilt i vad avser ett stärkande av passagerares rättsställning, vara så angeläget att ytterligare dröjsmål såvitt möjligt bör undvikas. Då sjölagskommitténs lagförslag, såvitt sjöfartsverket kunnat förstå, ger uttryck för vad som i dag kan anses vara svensk rättsuppfattning, bör detta redan nu ges uttryck i svensk lagstiftning. Skulle en ny internationell konvention i ämnet komma att antagas vid IMCO-konferensen som avviker från CMI-utkastet, torde erforderliga ändringar i den svenska lagstiftningen få övervägas i samband med frågan om ratifikation av IMCO-konventionen. Sjöfartsverket tillstyrker sålunda sjölagskommitténs i förevarande ämne framlagda förslag.

Konsumentombudsmannen

Kommittén synes ha valt att begränsa sitt uppdrag till att omsätta Tokyoutkastets regler till svensk lagtext. Någon diskussion om Tokyoutkastets lösningar bör anses vara godtagbara från konsumentens synpunkt förs inte från kommitténs sida. Inte heller har man annat än undantagsvis anställt jämförelser med vad som gäller för befordran av passagerare och resgods i luften, med bil/buss eller med järnväg, trots att sådana jämförelser får anses vara i hög grad önskvärda.

I fråga om all lagstiftning på konsumentområdet bör enligt KO:s mening det generella kravet uppställas att lagstiftningen skall vara så lättläst som möjligt och förståelig även för gemene man. Det kravet uppfyller inte kommitténs förslag. Anledningen härtill torde sannolikt främst vara att lagstiftningen inom sjöfartsområdet allmänt sett är komplicerad och ålderdomlig till sin prägel och föga i takt med de krav som numera bör ställas på lagstiftning. Det nu anförda talar mot en lagstiftning på grundval av kommittéförslaget.

Å andra sidan måste beaktas att lagstiftningen på sjöfartsområdet i betydande omfattning är konventionsbunden. Med hänsyn till transporternas internationella karaktär och beroende kan det vara svårt för en enskild stat att helt på egen hand genomföra ett tillfredsställande konsumentskydd på detta område. Det är uppenbart att sjölagskommittén i hög grad känt sig bunden av konventionstexter och inte velat gå utanför de gränser som finns utstakade internationellt. Detta kan emellertid också delvis ha sin grund i det förhållandet att passagerarintressena över huvud taget inte varit representerade i kommittén. Signifikativt synes vara att, såvitt framgår av betänkandet, inte någon företrädare för passagerar/konsumentintressena hörts av kommittén vid en underhandsremiss som företagits i anslutning till detta betänkande.

Det internationella beroendet får enligt KO:s mening — varken i detta fall eller eljest inom områden där konsumentintressen berörs — tillmätas så stor betydelse att nationella initiativ lamsläs. Tvärtom bör man från svensk sida verka för en bättre internationell förståelse för vad konsumentintresset kräver i olika sammanhang.

Enligt KO:s mening bör därför förnyad kontakt tas med de övriga nordiska länderna i detta lagstiftningsärendet. Det bör därvid undersökas på vilka punkter en förändring av de föreslagna reglerna kan ske i riktning mot ett bättre passagerarskydd utan att man samtidigt på ett realistiskt sätt avlägsnar sig från det internationella regelsystemet. Det finns enligt KO:s uppfattning skäl anta att man inom de nordiska staterna skall kunna vinna gehör för ett ytterligare förstärkt passagerarskydd. Med en samlad nordisk, mer progressiv ståndpunkt på detta område bör det vara möjligt att övertyga även företrädare för andra sjöfartsnationer om behovet av ett bättre passagerarskydd. Tiden fram till år 1974 då en diplomatisk sjöfartskonferens skall äga rum bör i största möjliga utsträckning nyttjas för de syften som nu sagts.

Först om det visar sig omöjligt att vinna nordisk uppslutning kring ett mer utbyggt passagerarskydd bör enligt KO:s mening lagstiftning komma till stånd på grundval av kommitténs förslag.

Sveriges advokatsamfund (styrelsen)

I första hand uppställer sig frågan om det är lämpligt att i nuvarande konventionsmässigt osäkra läge införa svenska regler i ett ämne med så stark internationell anknytning som befordran till sjöss. Det kan dock antas att Tokyoutkastet endast blir föremål för jämkningar av närmast redaktionell art, då Tokyoutkastets förändringar av 1961 års passagerarkonvention föranletts av vissa bestämmelser i 1967 års resgodskonvention, vilka bedömts vara sakliga förbättringar i förhållande till de ursprungliga lösningarna. Det kan då som en faktisk utgångspunkt konstateras att den nuvarande regleringen inte — såvitt styrelsen har sig beaktat — hittills gett upphov till nämnvärda olägenheter, varvid dock bör beaktas att Sverige varit förskonat från katastroffall med betydande förluster av människoliv. Å andra sidan anser styrelsen på sätt nedan redovisas det nu föreliggande betänkandet i och för sig väl övervägt och ägnat att ligga till grund för lagstiftning.

Om de övriga nordiska länderna nu genomför lagstiftning, får det därför anses lämpligt att även Sverige för sin del lagstiftar i enlighet med betänkandet, detta främst med hänsyn till den intensiva färjetrafiken och den övriga passagerartrafiken inom Norden samt den nära och ökande parallelliteten som råder mellan de nordiska sjölagarna och som kommittén med all rätt fäst stor vikt vid.

Sveriges redareförening

Redareföreningen förordar, att sjölagskommitténs förslag rörande befordran av passagerare och resgods införes i sjölagen. Vid detta ställningstagande har föreningen utgått från, att de nordiska länderna kan beräknas antaga likartade regler samt att den slutliga konventionen i sina huvuddrag kommer att överensstämma med nu aktuella utkast.

Sjöassuradörernas förening

I fråga om sjölagskommitténs förslag till ändringar i sjölagen i de delar som berör befordran av passagerare och resgods till sjöss finns från föreningens sida inga erinringar.

Sveriges ångfartygs assurans förening

Frågan har redan väckts om utarbetande av en ny konvention ang. befordran av passagerare och resgods. Det är sålunda tvëksamt om de nya regler, som återfinns i betänkandet, kommer att bli någonsin antagna såsom konventioner. Assuransföreningen anser det likväl vara synnerligen önskvärt, att lagstiftning på grundval av sjölagskommitténs förslag genomförs, innan resultatet av nämnda konventionsarbete föreligger.

Svenska transportarbetareförbundet

Vad gäller den föreslagna lagstiftningen finner förbundet oklart när en sådan skulle träda i kraft. Om ett undertecknande av den föreslagna konventionen skulle kunna ske under 1974—1975 kan ifrågasättas om svensk lagstiftning redan under 1972 eller 1973 skulle innebära sådana fördelar, att de överväger ett avvaktande av en internationell reglering. Förbundet anser sig emellertid icke ha möjlighet att bedöma denna fråga utan får hemställa att sjölagskommitténs överväganden av behovet av en reglering i lag från svensk sida av förevarande konventionsutkastets innehåll grundar sig på en riktig bedömning av läget.

Försäkringsjuridiska föreningen ifrågasätter om ej svensk lagstiftning på detta område bör anstå tills resultatet föreligger av IMCO:s arbete.

Sjörättsföreningen i Göteborg

Föreningen konstaterar med tillfredsställelse att det s. k. Tokyoutkastet innebär en sådan anpassning av passagerarkonventionens regler till resgodskonventionens innehåll och därjämte en sådan samordning av de båda konventionerna, som efterlystes i föreningens yttrande daterat oktober 1968. Frånsett en i det stora sammanhanget mindre betydelsefull detalj rörande självriskbeloppets storlek i visst fall, vartill föreningen återkommer, synes Tokyoutkastet innehålla en rimlig avvägning av passagerarens och bortfraktarens intressen.

1.3 Allmänt om lagförslagen och lagtekniken*Svea hovrätt*

Betänkandet om godsbefordran till sjöss utmynnar i förslag till genomgripande ändringar i centrala delar av sjölagens godsbefordringsbestämmelser. I första hand föranleds ändringsförslagen av 1968 års tilläggsprotokoll men härutöver föreslås åtskilliga ändringar av språklig och delvis även saklig art. De konventionsbetingade reglerna är anpassade för internationell handel, och de innehåller vissa ändringar av de i denna handel allmänt tillämpade Haagreglerna. Genom att de internationella reglerna samtidigt föreslås införda i sjölagen uppnås en enhetlig reglering av all sjötransport enligt svensk rätt. Däremot kan detta införande av de internationella reglerna i sjölagen inte betraktas som något försök att materiellt förbättra sjölagsregleringen av inrikes transporter: Haagreglerna har allmänt kritiserats framför allt från lagteknisk och systematisk synpunkt, och de nytillkomna reglerna kan knappast sägas förta något av styrkan i denna kritik.

Inledningsvis uttalas i betänkandet att motiven till lagstiftningen mindre än eljest bör binda domstolarna, och att ledning bör hämtas av av-

göranden i utländsk rätt. Det är emellertid skäl att peka på att den föreslagna lagtexten på flera punkter är så oklar att motivuttalanden är nödvändiga för att innebörden skall framgå, se t. ex. motiven till 98 §, där en tolkning av begreppet deviation för bärgning anbefalls som närmast är rakt motsatt den som följer av ordalydelsen. Andra sådana oklarheter skall påpekas i det följande.

Det kan inte vara någon tvekan om att Haagreglerna bör med större enhetlighet än nu göras tillämpliga på internationella konossementstransporter, och hovrätten finner i så måtto den utvidgning av reglernas tillämpningsområde som följer av införandet i sjölagen vara lämplig. Emellertid innebär detta införande också att en svåröverskådlig och i många hänseenden mindre ändamålsenlig reglering blir gällande även för transporter inom riket, och detta oavsett om konossement är utställt. De inrikes transporter omfatta dels Gotlandsfarten och dels åtskillig kust- och skärgårdsfart, mestadels bedriven med smärre tonnage. Hit hör bland annat de triviala transportavtal som många privatpersoner ingår tillfälligt och helt informellt, exempelvis då någon skickar en aktersnurra per båt till sitt sommarställe. I sådana fall blir dessa komplicerade regler, som till sin uppbyggnad mer liknar ett kontraktsformulär än en lagtext, gällande utan någon hänvisning i avtal. Hovrätten kan inte finna denna reglering önskvärd eller ens påkallad i den inre farten.

Med hänsyn till att de dubbla ansvarssystemen kan komplicera rutinerna för företag med både inrikes och utrikes transporter, bör det finnas möjlighet att genom en paramountklausul göra de internationella reglerna tillämpliga i inre fart, vilket uppnås genom att liksom i gällande rätt friskrivning tillåts i samma utsträckning som ansvarsfrihet gäller enligt de internationella reglerna.

Den genom Visbyreglerna modifierade konventionen förutsätter icke att lagstiftningen görs tillämplig på inre fart (se konventionens art. 10 st. 1). En lämplig lösning är då, enligt hovrättens mening, att de konventionsbundna reglerna även i fortsättningen får sin plats i en särskild lag, vars tillämpningsområde dock bör utvidgas till att omfatta all internationell transport enligt konventionens art. 10. Konventionen har emellertid påtagliga brister, inte minst i fråga om begränsningsreglerna, och man bör räkna med ett fortsatt reformarbete för att söka nå fram till enklare regler och till större enhetlighet de olika transportmedlen emellan.

Stockholms tingsrätt

Tingsrätten vill i sak ansluta sig till kommitténs förslag till lagstiftning om godsbefordran, som i formellt hänseende är en elegant och lätt-tillgänglig inarbetning av konventionsbestämmelserna i SjöL. Tingsrätten, som således inte har anledning att komma med negativ kritik av förslaget, vill emellertid i anslutning till vissa av de föreslagna lagrummen anföra några synpunkter.

Under rubriken "Allmän motivering" uppehåller sig kommittén vid den, när det gäller tillämpningen av HaagL svåra frågan om tolkning av bestämmelser som bygger på en konvention. Tingsrätten vill här understryka att sådan tolkning i allmänhet endast med försiktighet bör ske med hjälp av vad som förekommit vid konventionsarbetet. Därvid torde såsom kommittén också anfört utländsk judikatur vara av inte oväsentlig betydelse vid tolkningen av bestämmelser som de nu ifrågavarande.

Det kan i detta sammanhang möjligen påpekas att svåra frågor därvid kan uppkomma bl. a. beroende på bevisrättens utformning i olika länder.

Hovrätten för Västra Sverige

Båda lagförslagen har karaktären av ett väsentligen rättstekniskt arbete som utgjort en omfattande och krävande uppgift. I sak återspeglar förslagen på nästan alla punkter ett regelinhåll som är helt betingat av hittills nådda internationella samarbetsresultat. Detsamma gäller på det hela taget också frågan, i vilken omfattning rättsliga problem inom området upptagits till lösning i förslagen. I jämförelse med svenska lagbetänkanden i allmänhet är kommittén återhållsam med egna synpunkter på de föreslagna reglernas innebörd och med uttalanden om rättsproblem som icke regleras i förslagen — även sådana som framträtt i rättstillämpningen och pekar på brister i gällande rätt.

En förutsättningslös och ingående bedömning av den sjölagstiftning som nu föreslås kan knappast företagas utan prövning av de hithörande internationella protokollen och andra förarbeten, som kommittén också hänvisar till som kompletterande material för rättstillämpningen och i någon utsträckning redovisar i betänkandena. Med utgångspunkterna för kommitténs uppdrag och arbetsmål, såvitt nu är i fråga, faller emellertid en sådan allmän och självständig bedömning av förslagets ändamålsenlighet helt utanför ramen för uppgiften. Huvudsyftet har varit att gemensamt med de andra nordiska länderna skyndsamt åstadkomma en lagstiftning som upptar dels den genom 1968 års internationella tilläggsprotokoll tillkomna utbyggnaden av Haagreglerna och dels det av CMI antagna s. k. Tokyoutkastet. Avsikten är att snarast kunna ratificera tilläggsprotokollet — och avveckla konossementskonventionens ursprungliga version — samt att tillgodose behovet, som särskilt betonats från norsk håll, av en revision av sjölagens avsnitt om passagerarbefordran. Sistnämnda fråga har kommittén bedömt vara så angelägen, bl. a. med hänsyn till samnordisk enhetlighet, att lagstiftning bör genomföras utan att invänta den slutliga omprövningen av regler i detta ämne på internationellt plan. Emellertid eftersträvas internationell överensstämmelse genom de nordiska förslagets anknytning till Tokyoutkastet, som väntas leda till konvention.

Det synes hovrätten uppenbart att varje nutida revision av sjölagen — liksom av transporträtten som helhet — helst bör bygga på regler som har eller kan få vidsträckt spridning utanför egen juridiktion. I synnerhet är detta viktigt då det innebär rättsenhet mellan de nordiska länderna; här torde inriktningen på regler med internationell förankring t. o. m. vara en betingelse för nordisk samreglering. Om man vid övervägande av också andra aspekter på lagstiftningsfrågan finner det önskvärt att lagändringar kommer till stånd, är det därför naturligt att dessa realiteter följer de principer som internationellt föreslås.

För passagerar- och resgodslagens del ter sig det internationellt betingade regelkomplexets införande direkt i sjölagen som en självklarhet redan med hänsyn till deras avsedda funktion att ensamma reglera ett sammanhängande helt rättsavsnitt som nu finns i sjölagen. Avvaktandet av en slutlig internationell lösning medför å andra sidan att det inte bör ställas alltför höga krav på utkastets omstöpning till svenskt rättsstoff, fastän utkastet förutsättes skola ersätta den motsvarande svenska lagstiftningen som nu finns i dess helhet och sålunda naturligen ha sin

plats i sjölagen. Därför är det också motiverat här att vid inredningen mycket nära ansluta till den internationella förlagan med avvikelse från svensk lagstiftningsteknik i allmänhet.

Beträffande HVR har väl det enda egentliga ställningstagandet bara gällt den nuvarande fristående HR-lagens relation till lagreformen. Detta har därför blivit utgångspunkten för kommittéförslaget. Under arbetets gång har uppnåtts enighet i samnordiska departements- och kommitté-överläggningar om att inkorporera HVR i sjölagen bland övriga bestämmelser om godsbefordran. En ofrånkomlig följd är att sjölagen kommer att präglas av en mångskiftande lagstiftningsteknik. Detta gäller inte minst i fråga om lagrummen sinsemellan i lagens befraktningskapitel, vilket medför formella ojämnheter men också risk för tolkningssvårigheter. I praktiskt närstående spörsmål får man räkna med att på olika ställen möta inbördes avvikande konstruktioner eller termer som sammanställda i en konkret situation också kan vålla osäkerhet.

Kommittén har på ett lagrumsmässigt elegant sätt fördelat HVR:s innehåll på för svensk rätt systematiskt relevanta platser bland andra regler om godsbefordran inom 5 kap. (alla utom preskriptionsbestämelsen ingår där); exempelvis återfinns inte "conclusive evidence"-effekten (HVR III: 4) i avsnittet om resebefraktning såsom en rättsverkan av "fraktavtal" (jfr HVR I: a, b) utan bland reglerna om konossement (161 §). Inredningen har skett skickligt, utan luckor i paragrafföljden och med endast en överskjutande "a-§" i nummerordningen. Vidare har man utnyttjat det omedelbart följande, f. n. tomma kapitlet till att där samla det nya regelkomplexet om befordran av passagerare och resgods för sig.

De internationella textinnehållen har i stort sett överförts punkt för punkt med en nästan lexikaliskt driven trohet till förlagan i översättningen och alltför liten hänsyn till valda termers semantiska funktion i ett juridiskt sammanhang.

En särskild vinst med det valda sättet för HVR:s genomförande i svensk lagstiftning är att den ursprungliga versionen av konventionen i princip kan stå kvar oförändrad i svensk rätt, eftersom den ensam utgör separatlagstiftning. Den kan därför, som kommittén rekommenderar, fortsätta att gälla parallellt med den nya versionen under en övergångstid utan att det formella läget blir krångligt.

Hovrätten vill tillägga att det uppstår terminologisk oklarhet mellan de nya reglerna om godsbefordran och uppbyggnaden av 5 kap. i övrigt genom bl. a. förslagets varierande benämningar på bortfraktarens juridiskt sett olika motparter. Exempelvis vill hovrätten peka på 118 § 3 st. om medvållande på "befraktarens sida"; detta stycke är dessutom mindre väl samredigerat med 2 st. i), n) och o). Vidare kan hänvisas till 120 § 3 st. — överenskomelse mellan transportvillkor) mellan bortfraktaren och "avlastaren" — samt till i 123 §, avtal till "befraktarens" nackdel. I det senare fallet bör ordvalet vidare jämföras med den överflödiga och för övrigt till ottydlighet summariska hänvisningen, i samma mening, till rättsläget "även sedan konossement blivit utfärdat" (motsvarande teknik har inte använts i t. ex. 120 och 122 §§). — Här är det viktigt med reda i begreppen och preciseringar. Olika lastintressenter under transportförloppet och i varuomsättningen kan inte utan vidare identifieras, särskilt inte med hänsyn till sambandet till köprätten. Synnerligen olycklig är användningen av uttrycket "avlastarens eller befraktarens nackdel" i 168 § med dess hänvisning till 161 och 162 §§.

Transportreglernas stora direkta roll för varuomsättningen betonas också starkt av kommittén.

Hovrätten anser att en redaktionell och terminologisk översyn av förslagen, även inbördes, bör göras under den fortsatta departementsbehandlingen. Den aviserade bearbetningen av övriga lagrum i 5 kap. bör ske samtidigt och innan proposition förelägges riksdagen. Hovrätten utgår från att denna översyn dock inte kan sträckas ut så långt som till att omfatta t. ex. den föräldrade föreskriften om att godset skall avlämnas och mottagas vid fartygets sida, som är oförändrad sedan tiden före sjölagens tillkomst. Vad däremot beträffar den terminologi som beskriver parter och rättsförhållanden är benämningarna, som de för närvarande står i sjölagen genom 1936 års ändringar, mer nyanserade och konsekvent genomförda än i HVR, varför en sammanjämkning här lämpligen kan ske med gällande rätt som förebild.

Göteborgs tingsrätt

De båda förslagen innefattar en genomgripande omarbetning av 5 kap. sjölagen, vars bestämmelser om befordran av passagerare och resgods brutits ut och fått plats i 6 kap. Det omarbetade 5 kap., som härefter innehåller endast regler om godsbefordran, bygger liksom det nya 6 kap. i väsentliga delar på internationella konventioner eller utkast därtill. Förslagen har också utarbetats efter samråd mellan de nordiska sjölagskommittéerna, som enat sig om nära nog likalydande lagtexter. Dessa båda omständigheter gör att utrymmet för sakliga anmärkningar mot förslagen måste bli begränsat, i varje fall när det gäller de konventionsbundna delarna därav.

Kommitténs utgångspunkt har varit att helt inarbeta Haag—Visby-reglerna och Tokyoutkastets regler i sjölagen utan andra väsentliga justeringar än vad som följer av att de skall passas in bland de nationella bestämmelserna. Detta innebär — vilket kommittén också framhåller — att de föreslagna texterna i denna del avviker från traditionell svensk lagstiftningsteknik. Sjölagen kommer därför i fortsättningen att förete ett något brokigt mönster, där internationella regler av konventionstyp skarpt bryter av mot nationella bestämmelser av hävdvunnen form. Vissa ojämnheter i detta avseende kan möjligen slipas av vid den fortsatta överarbetningen av 5 kap., som kommittén ämnar företaga. Vid denna redaktionella översyn bör också uppmärksammas den brist på formell överensstämmelse som föreligger mellan en del lagrum i 5 och 6 kap. med samma sakliga innehåll. Som exempel kan nämnas 73 och 177 §§, 76 och 176 §§, 97 § första stycket och 182 §, 98 § och 176 § tredje stycket sista punkten, 119 och 181 §§ samt 121 § andra stycket och 196 § tredje stycket.

Sjöfartsverket

Det i direktiven för sjölagskommittén påtalade förhållandet, att i sjölagen och i den särskilda konossementslagen finns sinsemellan olika regelsystem och att detta förhållande i vissa situationer kan vålla svårigheter, synes ha till fullo beaktats av sjölagskommittén och det påtalade missförhållandet synes ha undanröjts genom förslaget om inarbetande i sjölagen av reglerna i den särskilda konossementslagen.

Handelskammaren i Göteborg och Skånes handelskammare

Kamrarna kan i stort sett ansluta sig till föreslagen lydelse av ifrågavarande stadganden i sjölagen. Kamrarna har dock uppmärksammat, att förslaget synes ha ett något vacklande språkbruk när det gäller användningen av ordet "befraktare", något som kan ge upphov till rättsförlust för lastägare eller avlastare. Det synes därför kamrarna som om formuleringarna i § 118, sista stycket, och § 130 böra ändras så att de bringas till bättre överensstämmelse med motsvarande formuleringar i §§ 101 och 102.

Utredningen om författningspublicering m. m.

Utredningens pågående arbete ger ännu inte tillräckligt underlag för något bestämt ställningstagande till hur internationella överenskommelser lämpligen bör genomföras i svensk rätt. Utredningen har dock funnit att en enda metod inte kan komma i fråga. Skilda vägar måste väljas, beroende bl. a. på det sakliga innehållet i överenskommelserna, till vilka traktatbestämmelserna riktar sig och överenskommelsens formella utformning.

Transporträtten ter sig på grund av sin allmänt internationella karaktär som ett av de områden, inom vilka internationella överenskommelser i större utsträckning än hittills bör kunna göras direkt tillämpliga som svensk rätt utan att traktatbestämmelserna skrivs om till författningstext. Å andra sidan är den del av transporträtten som utgör sjörätt sedan gammalt reglerad i inhemsk lag, främst sjölagen. Denna lag är i huvudsak uppbyggd på sjörättskonventioner, vilkas innehåll skrivits om till svensk lag enligt sedvanlig lagstiftningsteknik. Att i ett sådant regelsystem använda sig av en ny metod måste självklart medföra vissa svårigheter.

I förevarande förslag har sjölagskommittén så till vida avvikit från traditionell teknik som kommittén fört in konventionsreglerna i sjölagen och utformat lagtexten i så nära anslutning till reglerna som möjligt. Härigenom har i stor utsträckning de fördelar kunnat uppnås som brukar vara förenade med den direkta metoden. Att kommittén genomfört en sådan språklig omredigering av konventionsbestämmelserna att sjölagens systematik kunnat behållas har inte nämnvärt förringat dessa fördelar. Motsvarande metod har använts i de lagförslag som har lagts fram av de övriga nordiska sjölagskommittéerna. Om kommitténs förslag godtages synes också en önskvärd enhetlighet i den nordiska lagstiftningen på nu ifrågavarande områden kunna uppnås.

Utredningen har inte något att erinra mot sjölagskommitténs förslag i vad avser metoden för genomförande av de nu aktuella överenskommelserna i svensk rätt.

Konsumentombudsmannen (om SOU 1971: 90)

Innan KO övergår till att granska förslagets materiella regler vill KO beröra en särskild fråga, av betydelse från konsumentens synpunkt. Det får anses vara ett självständigt konsumentintresse att sådan lagstiftning, som är direkt inriktad på att bereda konsumenter rättsligt skydd, i möjligaste mån är uppbyggd och utformad så att innehållet är tillgängligt även för lekmän. Kommitténs förslag kan inte anses uppfylla ens modesta krav i den riktningen. Ett exempel, som ingalunda behöver sakna verklighetsanknytning, illustrerar detta.

En bil ombord på en bilfärja får genom att slungas mot parkerings-

däckets vägg när fartyget skakas av en häftig stöt efter grundstötning en plåtskada som värderas till 550 kronor. Det ankommer enligt 193 § 1 st. 1 punkten på passageraren att bevisa att skadan uppkommit under befordringen ävensom omfattningen av skadan. Att det därefter är bortfraktaren som har bevisskyldigheten om han vill gå fri från ersättningsansvar framgår inte så lätt. Genom en kombination av första och andra punkterna i 193 § andra stycket skall man inse att huvudregeln beträffande annat resgods än handresgods är att det åligger bortfraktaren att visa att försumlighet å hans sida inte föreligger. Därjämte får man vid fordonsskada inte förbise att bortfraktaren enligt 190 § andra stycket är berättigad att till sitt fredande åberopa nautiskt fel (t. ex. att befälhavaren inte beordrat erforderlig utkik). Han har då bevisbördan för att skadan uppkommit på grund av sådant fel. Kan bortfraktaren i exemplet styrka att skadan beror på nautiskt fel går han sålunda fri från ersättningsskyldighet.

I detta läge skulle passageraren kunna vända sig mot befälhavaren. Om denne inte lyckas exculpera sig blir han ersättningsskyldig med 550 kronor. Men om bortfraktaren har nyttjat sin möjlighet enligt 198 § att förbehålla sig att passageraren skall stå en självrisk om 1 500 francs (vilket här kan antas motsvara 510 kronor) äger befälhavaren att med stöd av 200 § första stycket åberopa samma självrisk. Passageraren skulle alltså kunna kräva befälhavaren på högst 40 kronor för skadan.

KO håller det för sannolikt att mycket få passagerare kan komma till denna slutsats utan stora, alltför tidskrävande ansträngningar. Det kan t. o. m. hävdas att Tokyoutkastet i detta hänseende är lättare tillgängligt. Ett annat exempel på svårtillgängliga regler är bestämmelserna om avståndsfrakt i 129 och 188 §§. Den förvillande användningen av termerna "resgods", "handresgods", "annat resgods" och "övrigt resgods" förtjänar också negativ uppmärksamhet i sammanhanget.

Det skydd som i dag erbjuds passagerare vid sjötransporter är mycket svagt och avsevärt sämre än det som bereds passagerare med andra transportmedel: bil/buss, flyg eller järnväg. Detta torde främst ha sin grund i det förhållandet att redarintressen i alltför hög grad hittills fått dominera lagstiftningsarbetet på sjöfartsområdet. Tiden bör nu vara mogen för ett annat synsätt på konsumentskyddet inom denna sektor.

Det förslag som sjölagskommittén lagt fram innebär i flera avseenden förstärkning av passagerarskyddet. De föreslagna ändringarna är dock enligt KO:s mening klart otillräckliga när det gäller att tillskapa ett tidsenligt skydd för passagerare vid sjötransporter. KO har pekat på en rad punkter där förbättringar behövs. Sannolikt skulle en mer genomgripande genomgång än den ett remissförfarande tillåter visa på ytterligare svagheter i förslaget.

Statens konsumentråd (om SOU 1971: 90)

Som enskild konsument har passageraren till sjöss en svag ställning beroende på att han i allmänhet inte har någon som helst kunskap om gällande regler, när han åsamkats skador och/eller förluster i samband med befordran, medan däremot motparten ofta besitter en god kunskap om rådande rättsförhållanden och har tillgång på experter på området. Motparten kan sålunda i förväg vidta åtgärder, som gynnar honom på bekostnad av passageraren.

Rådet anser därför att det föreligger ett stort behov av tvingande reglering på här avsett område och ser med tillfredsställelse att sjölags-

kommittén till fördel för passagerarna föreslagit en rad indispositiva bestämmelser, som syftar till att förstärka passagerarnas ställning i förhållande till vad som gäller i dag.

Enligt rådets mening bör man vid reglering av området i princip genom tvingande regler för bortfraktaren tillgodose passagerarnas intresse. I den mån reglerna i sjölagen i vissa avscenden måste vara dispositiva anser rådet, att man bör utreda möjligheterna att genom olika former av försäkring skapa garantier för att passagerarna icke genom friskrivningsklausuler går miste om ersättning för skador och förluster, som åsamkats dem vid befordran till sjöss. Sådana försäkringar bör i första hand tagas av bortfraktaren eller motsvarande part och göras obligatoriska.

Sveriges advokatsamfund (styrelsen)

Med utgångspunkt från en svensk ratifikation av Visbyreglerna är innehållet i den nya svenska lagstiftningen väsentligen givet och utrymmet för nationella särregleringar begränsat. Till den del sådant utrymme föreligger anser styrelsen att de av kommittén föreslagna lösningarna är ändamålsenliga.

Med kommitténs författningstekniska lösning att införliva Tokyo-utkastet med den svenska lagtexten, vilken lösning styrelsen tillstyrker, blir de sakliga ställningstagandena i stort sett bundna, framför allt beträffande bortfraktarens ansvar.

Sveriges speditörförbund (om SOU 1972: 10)

Förbundet anser det vara en fördel att överge det "dubbla" systemet med ansvarsregler i såväl en särskild konossementslag som i sjölagen. Detta medför visserligen att Haagreglernas ansvarssystem blir tillämpligt även på inrikes fart, vilket i och för sig inte är motiverat. Med hänsyn till frekvensen av varuförsäkring även i sådan fart, är det emellertid osannolikt att några större nackdelar uppkommer i praktiken. Något effektivt skydd för transportkunden i inrikes fart torde f. ö. inte kunna åstadkommas, med mindre reglerna även till den del de skärper bortfraktarens ansvar jämfört med Haagreglerna görs tvingande. En sådan förändring av gällande rätt är dock enligt förbundets åsikt inte påkallad.

I och med att det "dubbla" regelsystemet har övergivits, är det naturligt att inarbeta Haagreglerna med tilläggsprotokoll i sjölagen. Någon större risk för bristande "konventionstrohet" föreligger knappast, eftersom sjölagskommittén strängt hållit sig till konventionstexten — kanske t. o. m. på en del punkter alltför strängt. Förbundet återkommer härtill i sitt yttrande till de särskilda paragraferna.

Försäkringsjuridiska föreningen

Sjölagskommittén har med ändring av nu gällande ordning valt att i sjölagen infoga de olika konventionsbestämmelserna på den plats, där de systematiskt hör hemma. Ehuru vissa fördelar torde vara att vinna härmed, ifrågasätter föreningen om icke härigenom den del av sjölagen som ansluter till Haagreglerna blir svåröverskådlig. Den praktiska tillämpningen av regelkomplexet skulle underlättas, om en fristående konossementslag bibehölls.

Slutligen må anföras att de regler, som gäller för passageraransvar, ter sig svåröverskådliga och knappast torde kunna förstås av den genomsnittlige resenären. Detta jämte höga limiter kan väntas leda till ett

ökat antal tvister inte minst på grund av att komplicerade ansvarsregler och höga skadeståndsbelopp inbjuder till att framställa skadeståndsanspråk.

Sjörättsföreningen i Göteborg

Med hänsyn till att de beträffande godsbefordran föreslagna lagändringarna i huvudsak utgör en direkt översättning av konventionstexten och att nordisk enighet uppnåtts om lagtextens utformning, har kommittén uppenbarligen varit bunden härav. Föreningen finner kommitténs förslag att inarbeta konventionen direkt i sjölagen vara ändamålsenligt och har inga invändningar mot de föreslagna lösningarna ur principiell synpunkt.

Vad gäller frågan om utformningen av kommitténs motiv till förslaget vill föreningen erinra om att föreningen i sitt yttrande år 1968 (till kommittén) ansåg "det vara av synnerlig vikt att i motiven till blivande lagstiftning i ämnet utförlig redovisning lämnas för innebörden av de nya reglerna, belyst med klargörande exempel på hur de i olika fall kan komma att verka i praktiken". Detta föreningens önskemål har endast i begränsad utsträckning blivit tillgodosett av kommittén, möjligen beroende på den tidspress varunder kommittén såsom antytts i betänkandet arbetat. Föreningen beklagar detta förhållande, eftersom det varit av värde med vägledande uttalanden av kommittén i praktiskt viktiga tolkningsfrågor, som de nya reglerna utan tvekan ger upphov till. Föreningen skall återkomma härtill i samband med detaljgranskning av vissa bestämmelser i förslaget.

Sjölagskommitténs förslag till lagregler om befordran av passagerare och resgods synes adekvat i förhållande till Tokyoutkastet och föreningen finner liksom kommittén att mycket stora fördelar vinnes genom att alla väsentliga bestämmelser om befordran av passagerare och resgods sammanföres i ett kapitel. För fullständighetens skull innehåller detta kapitel ett flertal regler vilka går utöver vad som stipuleras i Tokyoutkastet. Detta måste betecknas såsom både riktigt och önskvärt. Bl. a. anser föreningen att detta uttalande gäller den utvidgning av den blivande konventionens tillämplighetsområde, som kommittén inskrivit i lagförslagets 203 § punkt 3.

Den långtgående enighet som uppnåtts i fråga om de av de olika nordiska sjölagskommittéernas utarbetade lagtexter får ges ett särskilt erkännande. Enligt föreningens mening stärker denna enighet argumenten för att en revision av lagstiftningen genomföres utan hinder av att Tokyoutkastets regler ännu ej upphöjts till rang och värdighet av internationell konvention. Sociala eller, låt oss hellre kalla det mänskliga, hänsyn till passagerarens förhållande samt önskvärldheten ur såväl bortfraktarens som passagerarens synpunkt av klarhet i ansvarsförhållandena gör att en internationell reglering av hithörande problem är påkallad. En samnordisk lagstiftning på området skulle framstå som ett betydelsefullt steg i riktning mot internationell enighet och förmodligen mana till efterföljd från andra nationers sida. Det bör emellertid framhållas, att en dylik lagstiftning icke på så sätt får föregripa det internationella konventionsarbetet, att den fastlåser de svenska positionerna vid en framtida diplomatisk konferens.

Såsom framgår av ovanstående är föreningen allmänt sett mycket positiv till det av sjölagskommittén framlagda förslaget.

2 GODSBEFORDRAN

2.1 Transportansvaret

2.1.1 Godsskada m. m.

Svea hovrätt

Huvudregeln — culpaansvar med omvänd bevisbörda — uttrycks i särskilda regler för skada som beror på bristande sjövärdighet och skada som beror på andra omständigheter. Vid införande i svensk rätt verkar det egendomligt att regeln i båda fallen endast framgår *e contrario* av att bortfraktaren *ej* är ansvarig i vissa fall.

Sjövärdighetsansvaret, enligt 118 § 1 st., anses allmänt innebära att sjövärdighet skall föreligga vid resans början, men lagförslaget anger i stället, i motsats till de danska och norska förslagen, men i nära anslutning till konventionstexten, att *omsorgen* skall visas före resans början, vilket medför en oläglig betydelseskillnad. I motiven (s. 60) uttalas även att bortfraktaren principiellt svarar för brister i fartyget som uppstår under resan. Detta må vara en önskvärd regel, men den torde inte följa av Haaglagen, som just på denna punkt skiljer sig från sjölagen, och den kommer inte heller till uttryck i de nu föreslagna omformuleringarna av lagtexten.

Sedan sålunda regeln preciserats för fall av skada som kan hänföras till bristande sjövärdighet övergår förslaget till övriga skadefall. Förslaget nämner först att bortfraktaren inte svarar för skada på grund av skälig deviation, och det upptar därefter en serie bokstavsbetecknade ansvarsfrihetsgrunder (a—p) avslutade med en generalklausul (q). Meningen med denna uppräkningslista är i förslaget ännu mindre klar än i Haaglagen, då den preciserade bevisregeln som finns i Haaglagen borttagits.

Punkterna a och b fritar bortfraktaren för ansvar för nautiska fel av underlydande och brand som inte vållats av bortfraktaren själv, och härigenom får anses klargjort att befrielsen i båda fallen skall gälla även vid vållande av underordnad. Dessa befrielsegrunder gäller inte nu enligt sjölagen; den redare som vill frita sig från ansvar för nautiska fel och brand får göra detta, men endast genom uttrycklig friskrivning. För inre fart synes det inte lämpligt att sådan automatisk ansvarsfrihet skall få förekomma, i synnerhet som det är tveksamt om den är förenlig med skadeståndsrättsliga grundsatser i vår rätt.

Friskrivningsgrunderna c—p har hittills varit kvalificerade av en särskild bevisregel innebärande att ansvarsfriheten inte gäller vid visad culpa av redaren eller någon för vilken han svarar. Denna kvalifikation kan antagligen följa även utan särskilt stadgande på grund av en allmän princip att s. k. skadeklausuler inte gäller vid visad culpa med mindre detta sägs uttryckligen, och den kan i en del fall sägas följa av allmänna regler om kausalitet. Det synes dock hovrätten väsentligt, inte minst med hänsyn till lagens begriplighet för gemene man, att tolkningen inte är beroende av osäkra allmänna principer utan finns uttryckligen fastslagen i lagtexten.

De nämnda friskrivningsgrunderna kompletteras av punkten q. Denna innebär att bortfraktaren kan anföra även andra friskrivningsgrunder än de särskilt uppräknade men han måste då visa att vållande å hans sida inte medverkat.

Sjöassuradörernas förening

Förslaget till 118 § innehåller bl. a. Haag—Visbyreglernas ansvarsfrihetskatalog. Kommittén erinrar (s. 45) om att kritik riktats mot konventionens ansvarsreglering i art. 4:2 och tillägger att det för svensk rätts del torde särskilt kunna ifrågasättas om friheten för nautiska fel kan anses stå i samklang med moderna skadeståndsrättsliga grundsatser. Å andra sidan, framhåller kommittén, bör tas i betraktande att försäkringssystemet på sjöfartens område är uppbyggt på grundval av nuvarande internationellt tillämpade regler för bortfraktarens ansvar och att det erfarenhetsmässigt visat sig svårt att ändra gällande mönster för ansvarsfördelningen.

Föreningen anser att det kan ligga en väsentlig fara i att sikta till en likriktning av skadeståndsrättsliga regler i olika rättssystem om inte först de ekonomiska och juridiska konsekvenserna av en sådan parallellitet uttrönes. I debatten har ibland framförts att en friskrivning på grund av "nautiskt fel" inte tillåtes inom den konventionsbundna järnvägs-, landsvägs- och flygtrafiken och att man av den anledningen bör upphäva rätten till sådan friskrivning även vid transporter med fartyg. Därvid synes emellertid inte de högst avsevärda skillnaderna mellan sjötransporter och andra transportmetoder ha tillräckligt beaktats. Sålunda utföres en järnvägstransport på spår som står under ständig kontroll av myndighet. Den ena resan är den andra tämligen lik. Ungefär samma förhållanden gäller i fråga om landsvägstransporter. Befordran till sjöss sker däremot under helt andra förutsättningar, vilket medför att en jämförelse i praktiken blir omöjlig. De sammanlagda ekonomiska värden som kan stå på spel under en sjötransport är i regel också väsentligt högre än vid transport med järnväg, bil och flyg.

Den av kommittén påpekade omständigheten att man inte utan vidare kan ändra gällande mönster för ansvarsfördelningen mellan bortfraktare och varuägare har en kommersiell och ekonomisk bakgrund, som det inte går att bortse från. Härvid kommer inte enbart de av kommittén åberopade försäkringsmässiga aspekterna in i bilden. Eftersom kommittén berört problematiken i sitt betänkande, vill föreningen här begagna tillfället att framföra önskvärdheten av att en ingående analys görs av de praktiska, ekonomiska och kommersiella konsekvenser som en omfördelning av transportansvaret kan medföra, innan man från svensk sida tar slutgiltig ställning till de propåer som framförts i detta sammanhang, senast som en arbetshypotes i det nyligen påbörjade UNCITRAL-arbetet.

Försäkringsjuridiska föreningen

I samband med konossementets roll i internationell handel behandlar sjölagskommittén Haagreglernas friskrivning för redaren i art. 4 avseende ansvar för skada i samband med försummelse vid navigeringen eller handhavandet av fartyget (nautiskt fel). Föreningen kan för sin del ej finna att den praktiska betydelsen av konossementet minskar genom förekomsten av de i Haagreglernas art. 4 intagna friskrivningsreglerna. Konossementets främsta betydelse ligger i att det innehåller ett transportlöfte med ett därmed förenat utlämningsansvar samt att det utgör en åtkomsthändelse. Det kompletteras ju regelmässigt av en försäkringspolis, som garanterar varuägaren eller den som eljest har intresse i godset ersättning, om godset skadas eller förloras till följd av händelse under transporten.

Friskrivningen för nautiskt fel utgör en del av den kompromiss, som gjordes i samband med 1924 års konvention mellan lastägar- och redarintressen. Innebörden av denna kompromiss kan sägas vara, att lastägaren har att bära förlust och skada på godset i samband med större katastrofer till sjöss. Denna fördelningsprincip kan sägas ha fått ökad betydelse i samband med de mycket höga godsvärden som förekommer i synnerhet ombord på moderna containerfartyg. Riskfördelningen innebär således i praktiken att totalförlusterna så gott som uteslutande kommer att bäras av varuförsäkringen. Härigenom erhålles en betydligt större spridning inom försäkringsmarknaden av lastvärdet än man skulle få om redaren själv skulle bära ansvaret för totalförlusterna. Här uppnås således en högre grad av den "pulvriseringseffekt", som eftersträvas inom försäkringsväsendet.

Ehuru föreningen väl kan dela sjölagskommitténs uppfattning att friheten från ansvar för nautiska fel ej kan anses stå i samklang med moderna skadeståndsrättsliga grundsatser, finner föreningen denna synpunkt förtjäna mindre beaktande än den ekonomiska effekten av fördelningen av ansvar mellan redare och lastägare. Ehuru det försäkringstekniskt ej torde möta några hinder att eliminera friskrivningen för nautiskt fel, ifrågasätter föreningen om det ändå ej är totalt sett ekonomiskt fördelaktigare ur försäkringssynpunkt med den nu gällande ansvarsfördelningen. Härigenom undvikes den kumulation av fartygs- och lastvärde som eljest skulle uppstå, och som efter en totalförlust kan väntas medföra mycket höga premier i syfte att återvinna försäkringsmarknadens täckningskapacitet. Under åberopande av vad som anförts inledningsvis ifrågasätter föreningen dessutom om ej en tillämpning av Haagregler- nas presumtionsansvar avseende även nautiska fel skulle leda till en väsentlig ökning av antalet processer på detta område.

Sveriges speditörförbund

Bestämmelserna i 118 § följer troget konventionstexten. Emellertid ter det sig märkligt att ingenstans få reda på när bortfraktaren är ansvarig; paragrafen säger endast när han *inte* ansvarar. En liten redaktionell förändring skulle enligt förbundets mening inte innebära en avvikelse från kommitténs fullt riktiga målsättning att utforma lagtexten i nära anslutning till konventionstexten. I stället för att inleda första stycket med "bortfraktaren är ej ansvarig" samt använda uttrycket "han är ej heller ansvarig" i andra stycket, andra meningen, kan man skriva "bortfraktaren är ansvarig... om bristen beror av..." respektive "han är ansvarig för... försåvitt denna ej beror av".

2.1.2 Dröjsmålsskada

Stockholms tingsrätt

I motiven till 120 § aktualiseras frågan om dröjsmålsskada. Detta slag av skador kan antagas vara av vida större ekonomisk betydelse än fysisk skada på det transporterade godset. Det är därför enligt tingsrättens mening påkallat att frågor som uppkommer i anledning av dröjsmål regleras i författningar. Det har i England uttalats att dröjsmålsskada omfattas av HaagL. Möjligen skulle man kunna säga att lokutionen "eljest till godset hänförlig förlust" är ett väl försiktigt eller om man så vill väl obestämt uttryck. Med hänsyn till svårigheten att få en bestämd

uppfattning av hela den utländska praxis och uppfattningen i denna fråga har tingsrätten emellertid intet att erinra mot att möjligheten att låta skadestånd utgå vid dröjsmål bestäms på sätt kommittén föreslagit.

Hovrätten för Västra Sverige

Genom sin plats i lagredigeringen ansluter sig 120 § till huvudparagrafen om ansvaret, 118 §. Det är för de i denna uppräknade händelserna som 120 § omedelbart har betydelse. Men även om 118 § i förslaget är skriven så att den inte behöver begränsas till fall som angår värdplikten, så är dess utsträckning till s. k. rena dröjsmålsskador dock beroende av blivande rättspraxis, såsom kommittén nämner (s. 63). I en situation där problemet redan visat sig förefaller detta inte helt lyckligt från legislativ synpunkt. Kommittén har också framhållit att dröjsmålsskadorna erbjuder stort praktiskt intresse. En fysiskt oskadad vara kan ju t. ex. bli osäljbar för importören genom att den kommer för sent fram (hävning av en vidareförsäljning av specialtillverkat gods m. m.). Om dylika fall bedöms enligt förslagets 130 § (om dröjsmål på bortfraktarens sida) vilket lagrum 122 §, tvångsföreskriften, inte refererar till, blir regleringen alltså inte tvingande i fråga om dessa förluster. Det kan för övrigt ifrågasättas om 120 § 4 st. skall tolkas som tillämpligt på anspråk grundade på 130 §, såsom dispositiv rätt (om redigeringsrelationer betraktas som tolkningsdatum). I varje fall finns det en risk för att de nyss berörda friskrivningsmöjligheterna kan framträda här, vilket sakligt synes betänkligt för den nationella rättens del. Över huvud taget förefaller det värt att ånyo överväga att införa tvingande rätt för hela skadefältet i 130 §. Från konventionssynpunkt är detta invändningsfritt just med den hypotetiskt antagna utgångspunkten att konventionens reglering av bortfraktarens skadeansvar är ofullständig. Det vaga, alldeles abstrakta kriteriet för tillämpningsområdet av 130 § i relation till 118 § kan befaras inbjuda till processer för och emot giltigheten av friskrivningar när 130 § är dispositiv.

Sveriges advokatsamfund (styrelsen)

Det synes styrelsen i klarhetens intresse lämpligare att den tvingande svenska regleringen görs otvetydigt tillämplig på dröjsmålsskador än att en så väsentlig fråga lämnas till domstolarna, som inte kan antas komma till säkrare eller mera entydiga resultat vid tolkningen av konventionen än vad kommittén gjort.

Sjöassuradörernas förening

Kommittéförslaget har givits sådan avfattning att även dröjsmålsskador kan innefattas under vissa av lagbestämmelserna. Bl. a. har 130 § formulerats med den utgångspunkten, varvid ändring vidtagits av tidigare enligt 1936 års konossementslag, 4 § 5 mom., gällande bestämmelse. Föreningen delar den tveksamhet som på något håll inom kommittén uttryckts (s. 43) beträffande den ståndpunkt som härvid intagits. Föreningen har även beaktat att den nordiska enighet, som i övrigt eftersträvas, här inte föreligger.

Som kommittén själv antytt på s. 46 kan en ändring av dröjsmålsreglerna innebära en omfördelning av ansvaret mellan bortfraktare å ena sidan och befraktare/lastägare å den andra. Föreningen har redan tidigare i samband med behandlingen av 118 § understrukt att en sådan omfördelning medför ekonomiska och praktiska konsekvenser som inte

utan vidare låter sig överblickas. När det gäller den här ifrågavarande principändringen blir komplikationerna inte mindre därav att det i praktiken visat sig mycket svårt både att definiera begreppet "dröjsmål" på ett objektivt sätt och att — delvis av denna anledning — bevisa den lidna skadan.

Kommittén understryker att domstolarna vid sin tolkning av de föreslagna bestämmelserna skall följa vedertagen internationell domstolspraxis. Påpekandet framstår som väl motiverat. Dock förtjänar att framhållas att någon sådan praxis ännu inte torde ha utbildats.

Vad särskilt gäller svenska förhållanden finns anledning att hänvisa till ett handelsbruksuttalande lämnat av Stockholms handelskammare den 9 augusti 1962. Här säges bl. a. att "då ersättningsskyldighetens omfattning i förhållande till skadans natur icke preciserats i avtalet, regleras uppkommande skadefall ändock sedvanemässigt utan att någon ersättning för indirekt skada ifrågakommer". Detta uttalande gäller visserligen landsvägstransport, men torde återspegla allmänt tillämpad svensk praxis inom transportområdet.

I containertrafikens spår har det blivit vanligt att gods försäljes "fritt levererat". Säljaren står då faran för godset intill avlämnandet, som vanligen förutsättes ske i köparens hemort. Framkommer godset i skadat och icke kontraktenligt skick, kan köparen avvisa hela leveransen, även om skadan endast berör viss del av godset. Han kan då kräva ny leverans och kan därjämte vara berättigad till ersättning för dröjsmålskada. För närvarande, då dröjsmålsansvar för redaren enligt allmänt rådande uppfattning inte föreligger, blir frågan om ersättning för felaktigt utförd leverans, och dröjsmål i samband härmed, föremål för uppgörelse mellan säljare och köpare. Älägges däremot redarens dröjsmålsansvar, ändras bilden avsevärt. Säljaren är fortfarande ersättningsskyldig gentemot köparen. Men det belopp han får erlægga kan med visshet återvinnas från redaren. Det är inte uteslutet att ett sådant förhållande kan leda till missbruk, eftersom inte bara juridiska utan även kommersiella och andra hänsyn kan spela in. Dessa problem är särskilt aktuella vid export av svenska stapelvaror. Exempel kan lämnas på fall där hundratals, t. o. m. tusentals ton avisats på grund av att godset kommit fram i delvis skadat skick. Den omständigheten att ansvarsbegränsningsreglerna fortfarande har full giltighet blir, med de kvantiteter och belopp det här kan vara fråga om, relativt ointressant.

Det faktum att lydelsen i 4 § 5 mom. i 1936 års konossementslag nu frångåtts kan ge intrycket att Sverige — till skillnad från flertalet andra länder — numera knäsat principen om obligatorisk ersättningsskyldighet för dröjsmålskada. Föreningen vill hemställa att 130 § sjölagen måtte få en i förhållande till sjölagskommitténs förslag modifierad lydelse, varvid utgångspunkten bör vara formuleringen av nyssnämnda stadgande i 1936 års lag.

Tillräcklig flexibilitet torde därigenom ernås för det fall att en radikal ändring skulle ske i fråga om den internationella rättsuppfattningen beträffande dröjsmålskada.

Sveriges speditörförbund

Såsom kommittén framhållit är det tveksamt om Haagreglerna omfattar dröjsmålsansvaret. Oavsett hur det förhåller sig härmed, vill förbundet starkt ifrågasätta lämpligheten att sammanföra ansvaret för sak-

skada med ansvaret för dröjsmål. Det förra löses vanligen genom försäkring, medan det senare står i ett funktionellt samband till frakten. Med hänsyn till att utvecklingen synes gå i riktning mot "tidsgaranterade" transporter, där fraktens storlek uttryckligen görs beroende av tiden för genomförandet av transporten, är den tolkning av Haagreglerna som vanligen utläses ur det engelska House-of-Lordsavgörandet. Anglo-Saxon Petroleum Co. v. Adamastos Shipping Co. (The Saxonstar), (1958) 1 Lloyd's Rep. 73, direkt olämplig.

Däremot kan det vara lämpligt att vid längre dröjsmål — såsom i CIM- och CMR-konventionerna — "konvertera" dröjsmål till sakskada. Med hänsyn till det osäkra rättsläget är det riktigt att i 130 § endast hänvisa till 118 §, som ju uteslutande berör själva ansvarsförutsättningarna. Däremot hade det enligt förbundets mening varit felaktigt att hänvisa till 120 § som reglerar ansvarsbeloppet.

Försäkringsjuridiska föreningen

I anledning av sjölagsskommitténs behandling av ansvar i samband med dröjsmål får föreningen erinra om de speciella problem, som uppstår vid fastställande av vad som skall avses med dröjsmål samt framför allt fastställande av dröjsmållsskadans omfattning. I den mån ansvaret för dröjsmål är begränsat antingen på samma sätt som i fråga om godsskador eller på annat sätt, exempelvis genom en begränsning till fraktkbeloppet eller någon multipel av detta, är det självfallet möjligt att inrymma ansvaret i försäkringsteckningen. Eftersom dröjsmållsskadan ej kommer att stå i relation till godsets värde, uppstår här vissa försäkringstekniska problem som dock ej är oöverkomliga. Vad som även kan föranleda viss tveksamhet mot att inrymma dröjsmål i ansvaret är den mängd tvister, som kan väntas uppkomma vid fastställandet av skadans omfattning.

Sjörättsföreningen i Göteborg

Föreningen anser att det hade varit lämpligt att definitivt lösa frågan om konventionens tvingande regler även täcker dröjsmålsansvar i samband med nu förevarande lagstiftningsarbete hellre än att överlämna den åt rättstillämpningen. Föreningen kan för sin del icke se något skäl varför icke dröjsmålsansvaret skulle anses uttryckligen omfattat av konventionen, i synnerhet som konventionens ansvarsbefrielse regler skall gälla även beträffande sådana skador. En logisk följd härav synes vara att i övrigt ansvarighet enligt konventionens tvingande regler föreligger.

2.1.3 Underbortfraktning och genomgångsbefordran

Svea hovrätt

Det är svårt att inse varför den som faktiskt utför transporten skall jämte bortfraktaren ådra sig ansvar för utförande. Den utförande redaren synes, när en ansvarig bortfraktare finnes, böra stå i samma position som de i 122 a § 2 st. omtalade personer för vilka bortfraktaren svarar, och han bör kunna göras ansvarig endast på samma grunder och i samma utsträckning som de.

Stockholms tingsrätt finner de i 123 § föreslagna ändringarna rörande genomgångsbefordran påkallade.

Hovrätten för Västra Sverige

Hovrätten påpekar att förslaget 123 § synbarligen inte löser frågan om vem som i ett konkret fall är bortfraktare när det inte klart framgår på vems vägnar konossementet utfärdats. I fall det framgår av avtalet på ett tillräckligt kvalificerat sätt att transporten kan komma att utföras av "annan" (och denne kan tydligen vara någon obestämd), så måste den nyss resta, olösta frågan först besvaras för att friskrivningsbestämelsen skall kunna tillämpas. "Bortfraktaren" i lagrummet betyder (för konossementstillfällen) bara den som är gäldenär enligt konossementet. Det kan alltså tänkas i det antagna typfallet att den som sökes ersättningskyldig för en uppkommen skada visar sig vara antingen bortfraktaren, vilken är ansvarsfri, eller "annan", mot vilken käranden i allt fall inte utan vidare kan grunda någon rätt på innehavet av konossementet. Allra minst kan man i ett sådant läge finna någon ledning i förslaget 71 §, som av andra skäl gjort bestämningen av bortfraktarbegreppet mycket vid.

Det förefaller vara risk för att den i praktiken nog ganska svårfixerade gränsen mellan de fall, som tillhör 1 st. (solidaransvarets fall), och de som regleras i 2 st. första satsen, skall bli alltför svårtillämplig, särskilt som denna gräns uppställs för alla former av fart och mellanhavanden i transportnäringen. Det kan tilläggas att utgången i Lulumålet synes sammanhänga med den nämnda otydligheten i konossementet i förening med speciella processuella omständigheter. Saken kan enklast uttryckas så, att det var "fel" lastintressent som förde talan. Hade försäkringsbolaget kunnat härleda sin rätt från avlastaren—befraktaren, hade ju, som antyds i domskälen, det varit helt klart vem som var bortfraktaren, nämligen kontrahenten enligt fraktavtalet, vilket slöts före konossementets utfärdande.

I ljuset av det anförda vill hovrätten anknyta till en av Göteborgs tingsrätt framförd tanke att begränsa området för ansvaret till de fasta linjeföretagen. Tanken kan vidareutvecklas så, att den som driver linjefart alltid skall vara solidariskt ansvarig med den som utför transporten gentemot innehavaren av konossementet, oavsett vem som enligt konossementsutfästelsen är den ansvarige. Det bör enligt hovrättens mening inte ännu vara uteslutet på det samnordiska planet att ytterligare undersöka möjligheten att begränsa den föreslagna regleringen till linjefarten.

Göteborgs tingsrätt

Den lösning som valts i frågan om ansvarigheten vid underbortfraktning och genomgångsbefordran innebär ett klart avståndstagande från den rättspraxis som kommit till uttryck i bl. a. de båda kända rättsfall som brukar betecknas "Lulumålet" och "Gudurmålet". Med beaktande av den kritik som särskilt från lastassuradörers sida riktats mot utgången i dessa mål föreslår kommittén ett i princip tvingande solidariskt ansvar för bortfraktaren och den som utför transporten.

Mot bakgrunden av de former som numera tillämpas för lasthantering och transportteknik i reguljär linjefart och därmed jämförliga transporter kan en sådan lösning te sig rimlig och naturlig. Men utanför detta område kan det otvivelaktigt tänkas fall där det är långtifrån självklart att den som i sin hand får ett konossement, utfärdat av befälhavaren för ett angivet fartyg, skall kunna utkräva ansvar av den redare som befraktat fartyget. Konossementet är dock utfärdat på fartygsäga-

rens vägnar, och i förhållande till lastmottagaren finns i regel ingenting som antyder att någon annan skulle vara ansvarig vid sidan av denne. Man kan fråga sig varför en lastmottagare då skall ha rätt att med sitt anspråk på ersättning för lastskada, som uppkommit under transporten, vända sig mot en honom helt ovidkommande person som befraktat fartyget. Det kan i detta sammanhang anmärkas, att kritiken mot utgången i "Lulumålet" synes i viss mån bygga på att de säregna omständigheterna i detta mål ganska entydigt utpekade delbefraktaren som avtalspart.

Den föreslagna regeln är inte konventionsbetingad. Rättspraxis på detta område synes vara i hög grad skiftande i olika länder (se Grönfors, Successiva transporter s. 131 f.). Problemet förefaller vara väl ägnat för internationell reglering. Det kan därför synas vara mindre lämpligt att i förväg låsa fast skandinavisk rätt genom särslagstiftning på detta område.

Med det anförda har tingsrätten velat uttala en viss tvekan huruvida denna komplicerade fråga ännu är mogen för en tvingande intern lagstiftning. Med hänsyn till att de nordiska kommittéerna är ense om den föreslagna regleringen vill tingsrätten emellertid inte avstyrka förslaget i denna del.

Sveriges advokatsamfund (styrelsen) finner förslaget att begränsa omlastningsklausulernas rättsverkan och att införa obligatoriskt ansvar för såväl kontraherande som verkställande transportör väl motiverade.

Sjöassuradörernas förening

I skrivelse till sjölagskommittén den 10 december 1962 tog föreningen upp frågan om de problem som kan uppstå ur ansvarssynpunkt, när transport utföres av annan än den avtalslutande redaren, och gjorde, med hänvisning till de olägenheter i detta avseende som domstolsavgörandena i Lulu- och Gudur-fallen kunde förväntas medföra, framställning om lagändring. Det är med tillfredsställelse föreningen nu konstaterar att dessa olägenheter undanröjts genom den formulering 123 § erhållit i sjölagskommitténs förslag.

Sveriges speditörförbund

Till förslaget i denna del (123 §) har förbundet allvarliga invändningar i sak.

För det första är det tveksamt, om man i sjölagen bör reglera ansvaret för annan än transportkundens avtalspart — det är enligt förbundet inte befogat att här efterlikna reglerna för genomgångsbefordran inom transporträttens övriga grenar. Men framför allt försvårar den föreslagna regeln möjligheten att minska försäkringskostnaderna genom att kanalisera ansvaret till en part på bortfraktsidan, något som redan förekommer i praktiken genom olika former av regressöverenskommelser mellan "kontraherande" och "verkställande" fraktförare.

Med hänsyn till kommitténs uttalande på s. 57 i betänkandet av innebörd att en generellt avfattad omlastningsklausul icke är giltig i vad den avser ansvaret för godsets befordran, vill förbundet framhålla att denna slutsats inte nödvändigtvis följer av den föreslagna lagtexten (det står icke "uttryckligen avtalat"). Förbundet anser kommitténs uttalande i denna fråga alltför kategoriskt. Vid befordran till vissa inlandsdestinationer i USA kan det vara lämpligt att i en generell klausul ge bortfraktaren rätt att anlita järnväg eller bil i stället för fartyg (t. ex. till

hamnar vid de Stora sjöarna). Och i sådana fall gäller enligt amerikansk administrativ lagstiftning, att bortfraktaren inte får påtaga sig ansvar som transportör med avseende på inlandssträckan i USA.

Detta är självfallet en stor nackdel för transportkunden, men denna kan inte effektivt motverkas genom en sådan tillämpning av 123 § som kommittén föreslår. Däremot kan man möjligen begränsa verkan av den amerikanska lagstiftningen vid kombinerade transporter genom en lämplig lydelse av den aktuella pragrafen i den föreslagna konventionen om kombinerade transporter.

Det kan vidare ifrågasättas om den föreslagna texten löser det s. k. Luluproblemet, dvs. motverkar ansvarsbefrielse för transportkundens avtalspart, när denna är en annan än den "verkställande" fraktföraren. För att lagrummet skall bli tillämpligt krävs nämligen att transportkundens avtalspart kvalificeras som "bortfraktare". Och det är väl just här som svårigheten ligger. En speditör är inte alltid transportförmedlare utan åtar sig ibland — för övrigt i en numera tilltagande frekvens — ansvar som fraktförare. Och omvänt gäller att ett linjerederi inte bara vid genomgångsbefordran agerar som transportförmedlare. Det kan nämligen vid tidpunkten för avtalets ingående — vid bokningen — lämnas öppet, om linjerederiet skall agera som förmedlare av hela transporten eller påtaga sig ansvar för den. Man står här inför ett "formulärrättsligt" problem, nämligen om man skall tillerkänna klausuler, som kvalificerar själva den grundläggande egenskapen som förmedlare eller fraktförare, full rättsverkan enligt deras lydelse. Enligt förbundets mening kan denna fråga knappast lösas genom lagstiftning av förevarande slag.

Sjörättsföreningen i Göteborg

Utöver vad som direkt följer av ett genomförande av Haag-Visby-reglerna har kommittén i § 123 föreslagit vissa materiella lagändringar innebärande ändring av det rättsläge, som får antagas gälla i enlighet med de omdiskuterade domarna i de s. k. "Lulu"- och "Gudur"-sakerna. Föreningen finner kommitténs förslag i dessa delar väl motiverade och vill särskilt framhålla, att det är värdefullt, att förslaget genomförande i de nordiska länderna kommer att innebära en gemensam lösning på praktiskt viktiga frågor, där domstolarna i de nordiska länderna hittills delvis stannat inför olika lösningar.

2.1.4 Answarets begränsning

Svea hovrätt

120 § upptar en ansvarsbegränsningsregel, som förenar oklarheten hos den gamla "koll- och enhetsbegränsningen" med den komplikation som följer av en samtidig och alternativ begränsning per kilo. Det är uppenbart att en kilobegränsning överensstämmande med vad som gäller för andra transportmedel hade varit från allmän synpunkt önskvärd, och detta framfördes även från nordiskt håll vid förhandlingarna om de nya reglerna men vann inte gehör. Det är för övrigt svårbegripligt att enhetsbegreppet har medtagits jämte kollibegreppet; det innebär att man vid sidan av kollibegränsningen har två konkurrerande enhetsbegränsningar att ta ställning till innan man kan fastställa vilken regel som gäller. Kollibegränsningen borde i varje fall inte behöva kompletteras med både enhets- och kilobegränsning.

Den föreslagna regleringen medför inte den vinningen att det uppstår någon enhetlighet i fråga om de ansvarslimiter som kan gälla för olika transportmedel, något som är särskilt besvärande vid kombinerade transporter. Den valda kilobegränsningen ligger sålunda långt under vad som gäller för övriga transportmedel. En uppräknig till de värden som förekommer vid andra transportmedel kunde visserligen leda till mycket omfattande totalansvar för en sjötransportör vid omfattande skador på gods. Som medel för begränsning av sådana katastrofskador tjänar emellertid inte enhetsbegränsningen utan globalbegränsningen enligt sjölagens 10 kapitel.

Det i konventionen valda begränsningssystemet är från svensk synpunkt resultatet av ett misslyckande, men det kan dock accepteras för de internationella transportererna i avvaktan på en slutlig lösning i en planerad ny konvention. För svensk inre transport synes det olämpligt.

Hovrätten för Västra Sverige

Regleringen angående skadeersättningens bestämmande (120 § 4 st) har i HVR IV:5 upptagits under b) tillsammans med de egentliga begränsningsreglerna. I motiven hävdas att bestämmelsen skall uppfattas som en ren tolkningsregel om värderingen, utan bindande verkan i ansvarssystemet. Noga sett omfattar 120 § två skilda spørsmål, såvitt nu är i fråga (närmast 1 st. och 4 st.). Det ena är vilket belopp bortfraktarens ersättningsskyldighet högst skall gå upp till när förlusten i realiteten är större. Den andra frågan är hur ersättningsgill förlust i och för sig skall bestämmas. Om de skadeföljder som principiellt skall kunna medräknas i denna typ av kontraktsförhållanden inte når upp till maxigränsen, kan värderingsregeln tänkas ha en avgörande funktion och alltså direkt materiellt innehåll. Den motsvarande regeln i gällande 120 § har ibland uppfattats som mindre långtgående i ansvarshänseende än skadestånd enligt allmän adekvanslära. Otvivelaktigt är att man når denna effekt om det kan förekomma överenskommelser enligt vilka vissa skadeeffekter och värdeberäkningar som den aktuella regeln inbegriper inte skall kunna göras gällande. Sådana förbehåll måste ju vara tillåtliga om formuleringen bara innebär en tolkningsregel. Därmed är det öppet för en viss urholkning av skadeståndsskyddet i den grupp av ansvarssituationer som nu diskuteras, en effekt som synes märklig när den är insatt i ett tvingande regelsystem. Med en tolkning i HVR:s anda ligger det därför närmast till hands att bortfraktaren inte skall ha rätt till nu åsyftade förbehåll om värdeberäkning och liknande. Denna lösning har tillämpats i rättspraxis, NJA 1955 s. 661 (invoice clause).

Det föreslagna stadgandets innebörd av en tvingande regel följer i och för sig av den allmänna hänvisningen i 122 § till 120 §, därest ifrågasvarande stycke skall uppfattas som en självständig materiell regel. Men denna betydelse har kanske inte ens avsetts och framträder, i så fall, inte med önskvärd tydlighet. Hovrätten föreslår att regleringen görs klarare i nu angiven riktning. — I samband därmed kan det vara motiverat att också ta ställning till vem som har bevisbördan för de alternativt relevanta standardvärden som beräkningsbestämmelsen spelar med. Vidare bör anmärkas att värderingsreglerna icke synes vara väl anpassade för de rena dröjsmålsskador som avses kunna inrymmas i den föreslagna nya bestämmelsen.

Sveriges advokatsamfund (styrelsen)

Varken genom lagtext eller motivuttalanden klargör förslaget beträffande kollibegränsning den under konventionsarbetet uppmärksammade frågan huruvida en av annan än bortfraktaren ägd container skall anses utgöra en begränsningsenhet för sig, när i containern stuvade kollin anses som sådana. Ett klarläggande skulle vara lämpligt.

Sjörättsföreningen i Göteborg

Den väsentliga bestämmelsen i 120 § — förutom ändringarna av beräkningen av kollibegränsningen — utgöres av frågan om kollibegränsningens reglering vid container- och liknande transportsätt. Detta utgör en synnerligen omdebatterad och numera praktisk frågeställning, där Haag-Visbyreglerna endast ger en översiktlig lösning. Några egentliga motivuttalanden angående tolkningen av Haag-Visbyreglernas bestämmelse härvidlag har ej lämnats. Det hade varit värdefullt, om kommittén i motiven sökt klarlägga en del av de alltjämt svårbedömbara frågeställningar, som här kvarstår, exempelvis huruvida själva containern utgör ett " eget kollin " och vilken betydelse man skall tillmäta i praktiken förekommande alternativ att i konossementet beskriva innehållet i containern ur kollisynpunkt.

2.2 Bortfraktarens medhjälpare*Svea hovrätt*

Av intresse är särskilt den s. k. Himalayaregeln, som innebär att den anställda eller anlitade medhjälpare som vållar skada är berättigad till samma ansvarsfrihet som sin principal. Det är tydligt att enligt de nya konventionens art. 4 bis st. 2 inte avsetts att s. k. självständiga medhjälpare för vilka redaren svarar skall falla under denna bestämmelse. Vår för motiven anger att konventionsstaterna inte är bundna på denna punkt är oklart. En regel i detta ämne för internt bruk torde böra anknyta till det föreliggande skadeståndslagförslaget.

Hovrätten för Västra Sverige

Vad angår 122 a § kan hovrätten icke se hur man kan komma ifrån den uttryckliga reservationen i den engelska konventionstexten. Referenten tillägger i detta sammanhang: Kommitténs förslag om en reception av innehållet i Himalayaklausulen i sjölagen innebär inte i egentlig mening någon inarbetning av vad som synbarligen är en främmande regleringsteknik och kanske bara delvis en materiell nyhet i vår lagstiftning. Motiven ger intet besked i det senare hänseendet. Förslaget upptar i såväl 5 kap. (122 a §) som 6 kap. (200 §) särskilda lagrum, som enbart återger (i praktiskt taget oförändrad form) motsvarande nyhet i HVR (tilläggsprotokollet art. 3) och ett stadgande i det efterföljande Tokyoutkastet som har en liknande avfattning (art. 15). I sak företer dock lagförslaget — eller åtminstone 122 a § — en utvidgning av de särreglerade fallen, vilken går tillbaka på ett förslag av CMI:s förberedelsearbetet till en revision av HR tillsatta konossementskommitté; förslaget förkastades i denna del vid CMI:s Stockholmskonferens år 1963. Vad gäller redigeringen talar för densamma naturligtvis fördelen att i lagarna ha en "unifierad etikett" på de regler som gäller på området, vilket dock om tendensen att berika sjölagen med "klausuler" drivs långt åter kan medföra

en förstärkning av sjörettens s. k. partikularism. Då stadgandet tillämpas — i varje land för sig — i förbindelse med nationella civilrättsliga principer kan det speciella regelinhållets betydelse och tolkning kanske vara vanskligt att förutse. För svensk rätts vidkommande synes det angeläget att få hållpunkter för vad som är nytt i Himalayaklausulen från civilrättslig synpunkt i meningen av att densamma skulle komplettera (mildra) ansvarsregler som finns beträffande förhållandet mellan dem som främst åsyftas i klausulen, den skadelidande och den han vänder sig mot.

Större svårigheter synes mig vara förenade med den motsatta idén, personidentifikation i den form som förekommer i den i tilläggsprotokollet upptagna Himalayaklausulens fortsättning (p. 2 och 3 av art. 3, motsvaras väsentligen av 122 a § 2 st.). Det är denna del som varit föremål för kontrovers. Formuleringen går ut på att rättsverkningarna av fraktavtalet i vad angår bortfraktarens ansvarsförluster och liknande skall sträcka sig utanför avtalsförhållandet och gälla även personer som har teknisk anknytning till transportens utförande men ingen kontraktsförbindelse med transportkunden som lider skada. I detta skadefall förutsättes alltså den skadelidande på utomkontraktuell grund söka få ersättning av ett annat ansvarssubjekt än bortfraktaren. Det är betydande för en bedömning av denna konstruktion från nationell laggivnings synpunkt att se, om någon förebild därtill finns på det sjörättsliga området. Jag bortser här och i det följande från dolus och culpa lata (sista delen av klausulen). — Man kan jämföra HVR IVbis (den tillkomna Himalayaklausulen) med underbortbefraktningen, särskilt tidsbefraktning. I främmande sjö rätt erkännes i stor utsträckning att underfraktavtalets ansvarsinskränkningar vid transportsador har verkan också till förmån för underbortfraktaren (redaren) i ett fall där denne icke genom avtalslut är kontrahent i förhållande till den transportkund som vänder sig mot redaren. Exempelvis i tysk rätt har denna lösning karaktären av en rättstillämpning byggd på regeln om redarens ansvar gentemot transportkunden, vilken regel uttryckligen är lagfäst i HGB § 485 andra satsen (redarens ansvar sammanfaller med det underbortfraktaren har). I engelsk rätt finns samma uppfattning, numera med någon tvekan men med stöd i ett avgörande år 1924, *Elder Dempster v. Paterson Zochonis*. I svensk doktrin har Schmidt förordat, att både grundsatsen om de bägga bortfraktarnas solidaransvar (vartill jfr förslagets 123 §) och den supplerande principen, vilken alltså i erforderliga fall begränsar underbortfraktarens ansvar, skall gälla här.

Det är att märka att likställigheten mellan transportkundens kontrahent och den som utför kontraktsåtagandet, så långt som en sådan likställighet nu kan konstateras på detta område, har den ganska speciella betingelsen att sjöförmögenheten erbjuder ett "bärande underlag". Det ligger mycket nära till hands att den som disponerar den egendom varmed transporten sker skall få enligt kontraktsrättsliga avvägningar svara gentemot just transportkunderna. I betydande utsträckning är också sjöförmögenheten sakrättsligt tillgänglig för dessa anspråk enligt regler som har tradition i sjöretten. — Det finns inte någon motsvarande koppling vid entreprenader i allmänhet (mellan beställare och underentreprenör). Att antaga att kontraktsverkningarnas utsträckning till personer utanför kontraktsförhållandet i princip är en öppen fråga är enligt allmänt upprätthållna civilrättsliga grundsatser en ohållbar utgångspunkt. — Beträffande hänsynen till de ombordanställda som potentiellt ansvariga för eget

skadevällande finns i gällande och förväntade jämningsregler etc. ett fullgott instrument, varför Himalayaklausulen i detta hänseende bara synes erbjuda en rättsteknisk fråga och klausulen själv från denna synpunkt kunna undvaras. Klausulen har sin bakgrund i den engelska rättsens frånvaro av en sådan skadeståndsreglering som den svenska, vilket ursprungligen föranlett dess tillskapande (efter Adler-saken). Standardformulären gick snart förbi det angivna syftet men underkändes i fallet *Scrutton v. Midland Silicones* (1961). Därefter initierades internationella överläggningar, dock utan framgång såvitt angår just den typ av "utanförstående" som var aktuell i nyssnämnda engelska fall, nämligen stuveri (independent contractor). I tysk rätt dras likaså en gräns mellan denna senare kategori och rederipersonal; de som är arbetsrättsligt knutna till redaren anses böra åtnjuta skydd och den i HVR antagna Himalayaklausulen synes uppfattas som ett uttryck för samma lösning.

Den enda självständiga betydelse som förslagets regel i 122 a § (och 200 §) skulle få är den som borde undvikas. Det har inte framkommit något skäl i sak för att inbegripa även självständiga terminalförslag i nyregleringen. Såvitt angår godsets skadeståndsskydd skulle förslaget än mer än nu skapa ett svalg mellan sjöperiod och den punkt i land där transporten börjar resp. slutar. Problemet är i stället att den i fraktavtalet s. k. ansvarslösa perioden inte uppvägs av ett fullt adckvat skydd i de fall då den härvid verksamme — terminalföretaget — blott är utomkontraktuellt ansvarig gentemot transportkunden; särskilt vid lossningen är detta ett antagligt läge. Å andra sidan ger Himalayaklausulen som den står ett kanske vilseledande intryck av att den som skall "skyddas" genom klausulen i samtliga fall skulle vara skadeståndsansvarig enligt allmänna regler.

2.3 Konossementsansvaret

Svea hovrätt

161 och 162 §§ innebär borttagande av reglerna om s. k. konossements- eller uppgiftsansvar och ersättande av detta med en s. k. estoppelregel av anglosachiskt mönster. Metoden kan, strikt genomförd, sägas innebära att bortfraktarens ansvar för felaktiga konossementsuppgifter i princip bortfaller, och att det istället, gentemot en godtroende konossementsförvärvare, skall antas att godset mottagits sådant det beskrivits i konossementet, varför avvikelser vid utlämnandet måste tillskrivas skada eller förlust som uppstått ombord. Då bortfraktaren inte kan peka på någon omständighet som enligt transportansvarsreglerna fritar honom från ansvar, kommer han att åläggas transportansvar.

Uppgiftsansvaret behövs i sjötransporträtten därför att konossementet är föremål för överlåtelse under godsets transport. Inte heller anglosachsisk rätt kan undvara uppgiftsansvaret, och dess estoppelregel, som innebär att motbevisning mot konossementsuppgifter i viss utsträckning inte får föras gentemot godtroende konossementsförvärvare, innebär i realiteten ingenting annat. Nackdelen med detta system, som genom förevarande 161 § 1 st. 2. föreslås infört i svensk rätt, är att ansvaret inte medvetet kan utformas för sitt ändamål utan kommer att följa de regler som stadgats i fråga om transportansvaret. Tydligt i känslan härav uttalas i motiven (s. 64) även att, därest det är klarlagt att med konossementet avsett gods eller del därav över huvud aldrig mottagits av bort-

fraktaren eller inlastats (och motsvarande torde böra gälla vid synliga skador) bortfraktarens ansvarighet för oriktig uppgift i konossement bör bedömas enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser. Riktigare torde visserligen vara att frågan, i varje fall vid negotiabla konossement, måste bedömas närmast enligt värdepappersrättsliga principer. Uttalandet visar emellertid på behovet av en särskild regel, och att ett tomrum kommer att uppstå om innehållet i konossementsansvaret inte finns fastställt i lag. Eftersom Haaglagen har ansetts kunna suppleras med regeln i sjölagens 161 och 162 §§, blir bristen kännbar även i fråga om konossement vid internationell befordran underkastad Haagreglerna. Här får dock olägenheterna vägas mot att man får en internationellt enhetlig text och måhända kan hämta ledning av en internationell rättspraxis. Vid inrikes transporter måste däremot enligt hovrättens uppfattning skälen för att bibehålla uttryckliga regler om konossementsansvar i varje fall sägas överväga.

I övrigt vill hovrätten beträffande den föreslagna regeln om konossementets absoluta bevisverkan gentemot godtroende konossementsförvärvare framhålla, att det strikta ansvaret enligt regeln torde få begränsad betydelse till följd av bortfraktarens reservationsrätt. I fråga om mått, vikt och alla andra uppgifter om godset än dess synliga tillstånd är det regel att reservation förekommer i konossementets tryckta text, och ingenting i de föreslagna reglerna hindrar en sådan praxis. Följden av sådana allmänna reservationer är visserligen inte någon fullständig befrielse från ansvar för uppgiften, men redaren blir, precis som nu, ansvarig endast om han "känt till eller borde ha insett att uppgift om godset var oriktig", med den undersökningsplikt som enligt sedvana ansluter härtill. Ansvaret blir alltså fortfarande i realiteten ett culpaansvar. I fråga om godsets synliga tillstånd — varom reservationer inte brukar förekomma — skulle enligt konventionens art. 3 mom. 3 c och mom. 4 st. 2 det strikta ansvaret kunna tänkas få en viss praktisk betydelse. Enligt förslagets 162 § är emellertid förutsättningen för att konossementets bevisverkan mot bortfraktaren skall inträda att bortfraktaren "utrönt eller bort hava utrönt skadan eller bristen", och denna kvalifikation gäller även i fråga om konossementets verkan av ovederlägglig presumtion gentemot godtroende konossementsförvärvare.

De nya konossementsreglerna kan tydligen inte sägas i praktiken ändra nu gällande regler om uppgiftsansvar på något avgörande sätt. Ändringen ligger i stället i att uttryckliga regler i sjölagen borttas och får ersättas med allmänna rättsgrundsatser hämtade närmast från värdepappersrätten.

Det kan med hänsyn till den internationella handeln vara lämpligt att Sverige ansluter sig till den nya konventionen såvitt avser internationella transporter (jfr CMR). Det bör dock allvarligt övervägas om inte trots detta reglerna om uppgiftsansvar i sjölagen bör vara fortsatt tillämpliga även på dessa transporter. För inre svensk fart är varken de gällande Haagreglerna eller de nya Haag—Visbyreglerna lämpade, och här bör en till sjölagen närmare anpassad reglering eftersträvas.

Stockholms tingsrätt

Kommittén vill ur 161 § 1 st. ta bort de nu gällande reglerna och i stället föreslår kommittén att konossementet anges vara ett bevismedel som får motbevisas, dock att sådan motbevisning inte får föras mot tredje man som förvärvat konossementet i god tro. Den föreslagna be-

stämelsen grundar sig på Haagreglernas ursprungliga lydelse och Haag—Visbyreglerna. Tingsrätten vill därför inskränka sig till att beröra den föreslagna bestämmelsen ur synpunkten av praktisk tillämpning. Vad som möjligen kan bereda viss svårighet vid tillämpningen är att motbevisning ej får föras mot tredje man som förvärvat konossementet i god tro. Dvs. man får inte motbevisa konossementets innehåll gentemot godtroende tredje man. Men motbevisning kan väl vara väsentlig just för frågan om tredje mans goda tro. Motbevisningen skall ju gå ut på att godset när bortfraktaren mottog det eller lastade in det var av annan beskaffenhet än konossementet utvisar. Om nu tredje man känt till detta eller bort känna till det så är han inte i god tro. Godsets beskaffenhet ingår m. a. o. som en del av det faktum som utgör tredje mans onda tro. Det synes möjligen svårt att i praktiken komma förbi denna frågeställning.

Under det att 161 § 1 st. endast behandlar konossementets bevisverkan behandlar 2 st. konossementsansvaret. Detta synes innebära att den gamla och kanske något överdimensionerade frågan om suppling av HaagL 3 § 4 mom. med SjöL eller med allmänna rättsgrundsatser funnit en lösning. I det nuvarande rättsläget synes den uppfattningen att suppling bör ske med SjöL:s bestämmelser ha de starkaste skälen för sig. Redovisning av dessa skäl skulle här föra för långt. Tingsrätten vill i fråga om förslaget helt ansluta sig till detta. Att bortfraktaren i konossementet gjort anmärkning måste innebära att tredje man inte kan vara i god tro i angivet hänseende. Om motbevisning om godsets tillstånd i övriga fall inte skulle kunna föras mot tredje man som påstår sig vara i god tro kan ifrågasättas om inte såsom kommittén också anfört 1 st. 2 p. innebär en alltför stor nackdel för bortfraktaren. Tingsrätten vill i detta sammanhang uttala sin tveksamhet mot kommitténs uttalande att det ej bör möta betänkligheter att låta konventionens standpunkt gälla även i fråga om andra relevanta uppgifter om godset än de som nämnts i konventionen.

Hovrätten för Västra Sverige

Reglerna om konossement avses alltså bilda ett särskilt avsnitt i 5 kap. Emellertid har kommittén föreslagit att ur dessa regler avlägsna ett av avsnittets mest centrala stadganden, föreskriften i nuvarande 161 § 1 st. att utfärdandet av konossement medför ett särskilt ansvar för dokumentets innehåll i vad angår uppgifterna om godset. Tillsammans med övriga delar av gällande konossementsreglering syftar detta stadgande till att möjliggöra tilliten till en definierad typ av urkund, vilket främjar omsättningen (på motsvarande sätt som skuldebrevslagstiftningen gör på sitt område). Lagrummet kompletteras för närvarande i 2 st. och 162 § med bestämmelser om konossementsinnehållet som t. o. m. innefattar en aktiv upplysningsplikt (man skall kunna lita på ett "rent" dokument). Vissa nyanseringar finns, men principen är att bortfraktaren—konossementsgäldenären bär ett av konossementet i dess egenskap av fristående, ensidigt förpliktande rättshandling betingat ansvar gentemot en rättsinnehavare som inte har "bakomliggande" upplysningar (om godset), s. k. uppgiftsansvar. Denna reglering står i nära förbindelse med grundsatsen i 160 § (som förslaget inte rör vid); i 160 § 1 st. fastlägges att transportförpliktelsen bestäms av konossementets innehåll (härom), i vad angår rättsförhållandet till "mottagaren" (som det ju alltid är fråga om i konossementsutfästelsen). 160 § samt 161 och 162 §§ samspelar enligt nu-

varande ordning smidigt, då det med den för samtliga dessa bestämmelser gemensamma grunden i konossementsutfästelsen utan vidare är klart (se även SOU 1936: 17 s. 243), att rättsskyddet gäller till förmån för just den som i respektive hänseende är i god tro: Befraktaren är givetvis icke juridiskt i god tro beträffande konossementets avvikelser från transportvillkor i ett "bakomliggande" avtal men kan mycket väl ha rätt att göra uppgiftsansvaret gällande om han ej också är avlastare, t. ex. en fob-köpare. Omvänt kan konossementshavaren tänkas ha skydd av konossementet i allt som angår befordringsvillkoren (transportansvaret) oavsett vad som avtalats vid bokningen men sakna rätt att hålla bortfraktaren ansvarig för (oriktiga) uppgifter om godset (t. ex. fob-säljare som utövat stoppningsrätt på bestämmelseorten och efter hävning mottar godset).

Kommittén föreslår att uppgiftsansvaret "utmönstras" ur reglerna om uppgiftsansvaret i 161 § 1 st. och att där i stället införs en regel om att konossementet utgör bevis om att däri gjord beskrivning beträffande godset motsvarar verkligheten samt ett förbud mot motbevisning gentemot godtroende "förvärvare" av konossementet. Utformningen överensstämmer väsentligen med HVR III: 4. — Det förefaller knappast helt träffande att i samband med detta förslag till omläggning göra en allmän hänvisning till det tvingande transportansvarets betydelse för konossementets omsättningsvärde (s. 53), då frågeställningen är om en reglering byggd på transportansvaret ensamt utgör ett bättre sätt att tillgodose syftet än det nuvarande skandinaviska systemet. Detta har utvecklats med väsentliga impulser från rättsordningarna på kontinenten, medan HVR:s konstruktion på denna punkt har sin rättstekniska förklaring uteslutande i engelsk rättsbildning. Kommittén rekommenderar själv i ett närliggande sammanhang att, med hänsyn till att HVR inte innehåller bestämmelser om ansvaret för konossementsuppgifter, nationell rätt ingriper supplerande (s. 53). Det är uppenbarligen tillåtligt enligt tilläggsprotokollet att i en för den nationella rätten lämpad form (jfr art. 16) nå det resultatet i sak att konossementshavaren kan göra utfärdaren ansvarig för innehållet i olika relevanta hänseenden. Hovrätten anser att en lösning efter nuvarande linjer i vår rättsmiljö är mer adekvat och delar inte omdömet att man bör övergå till att enbart lita till konventionsregleringen av transportansvaret enär den praktiska betydelsen av ett särskilt uppgiftsansvar synes ringa (s. 54). Även med en låg frekvens tvistefall är det med tanke på assurancesintressen, utvecklandet av rutiner etc. viktigt att ha så väl utbildade och stringenta regler som möjligt. Rent allmänt förefaller det onaturligt att tvingas behandla alla förekommande fall av ursprunglig manko och andra icke-fysiska förluster genom bristfälligt konossementsinnehåll som transportskador, culpösa antedateringar konsekvenser kanske som dröjsmålsskador, när det i själva verket kan vara centralt att klarlägga rätt avskräppningsdatum, osv. I allt fall måste detta te sig främmande för handelsmän, om än icke för processtekniska experter. Med förslaget 161 § 1 st. tvingas man emellertid över i ett exklusivt fiktionsmaskineri, vilket antyder en i princip underlägsen metod. Problemet torde ej ha sin egentliga grund i en motsättning mellan beviskraft och uppgiftsansvar som det ofta framställs (så också av kommittén). Avsaknaden av uppgiftsansvar i engelsk rätt synes fastmera bottna i fråvaron av en skuldebrevsmässig utfästelse i konossementet som sådant. I engelsk doktrin markeras vanligen att Bill of Lading inte är något "negotiable instrument". Rättstekniskt överförs "the contract of carriage"

till lastmottagaren i kraft av en särskild lag härom (The Bill of Lading Act), vars tillämplighet i någon mån begränsas av att den förutsätter att äganderätt till själva varan har överförts. I slutandet av fraktavtalet, som förvärvarens rätt härrör ur, ligger ju inte något meddelande av faktiska uppgifter om det följande förloppet, däremot möjligen accepterandet av ett villkor — att uppgifter som lämnas inte skall bestridas (conclusive evidence clause). I ett system helt utan "fristående" konossementsskuld finns bara utrymme för transportansvar. Även med uppfattningen om konossementet som en utfästelse är man visserligen kvar i samma läge därest orsaken till en öoverensstämmelse vid lossningstillfället inte kan utredas (t. ex. manko, jfr som illustration vår utgångspunkt i kommentaren av Lulu-domen ovan), men man har möjlighet att öppet inrikta bevisemat på ursprunglig manko resp. annan felangivelse i den mån rättsordning med stöd av idén om konossementet som bärare av utfästelser utvecklats ett självständigt uppgiftsansvar. (Ett steg i denna utveckling illustreras i NJA 1902 s. 405, motsättningen mellan HD:s dom och skiljaktigt votum.)

De teoretiskt betingade olägenheter som nu belysts drar enligt vår mening i onödan med sig praktiska. Den processuella förutsättningen att allt angivet gods förts ombord, varav följer att det som ej är med skall ersättas som fysiskt förlorat, bryter sig mot att godset i verkligheten kanske glömts kvar och sänds med nästa lägenhet varför skadan egentligen består i dröjsmål. I ett lastparti är, låt oss säga, några kollar från början mycket skadade, synbarligen men oanmärkt, och under resan går hela partiet förlorat genom nautisk culpa. Vilken glädje har konossementsinnehavaren — eller hans assuradör som kan antagas ha ersatt fullt värde — av att bortfraktaren icke får föra motbevisning mot godsbeskrivningen i konossementet?

Det sista exemplet föranleder en observation om speciellt innehållet i förslagets 162 §, vilken liksom den nuvarande paragrafen anknyter till det framförstående lagrummets reglering, enligt förslaget alltså på så sätt att motbevisförbudet skall ha tillämpning, då godsskada eller bristfällig förpackning ej anmärkts i dokumentet. Denna lösning synes mindre väl lämpad för den frånvaro av uppgift som här avses. För närvarande fungerar motsvarande bestämmelse logiskt riktigt som en aktiv upplysningsplikt sanktionerad av en därtill anpassad skyldighet att ersätta just den förlust som vilseledandet orsakat, en typiskt abstrakt skada. Slutligen kan, med hänvisning också till förslagets 161 § 2 st., befarias att om samtliga hithörande fall behandlas som påföljder för "konstaterade" skador uppkomna under resan (transportansvar), regeltillämpningen blir mycket stum: antingen är det eller är det icke en skada (enligt regeln). Detta synes kunna medföra besvärligheter i de många gränsfall där det är svårt att skilja mellan relevanta och icke relevanta anmärkningar. Frågan har samband med back-letters och behovet av rent konossement. — Enligt ordalagen i 161 § 2 st. kan det emellertid inte helt uteslutas att tillämpningen kan ske efter uppgiftsansvarets linjer ("icke fri från ansvarighet"), särskilt mot bakgrunden av den i grundstadgandet 160 § bibehållna skripturprincipen. Detta ger i och för sig vid handen att det inte är utan risker från lagstiftningssynpunkt att amputera en del av konossementsrättsverkningarna inom det system som vuxit fram.

I ett svenskt diskussionsinlägg berörande HVR har också det nuvarande nordiska konossementsbegreppets rättstekniska förtjänster i vissa hänseenden betonats. Allra minst synes man ha anledning ta avstånd från

hittillsvarande nordisk-kontinental rättsutveckling nu, när konventionens tidigare prima-facie-regel genom HVR kompletterats med en regel, som från "scripturarättsordningarnas" synvinkel kan uppfattas som en formell legitimation av rätten att fasthålla scripturapincipen. I tysk doktrin har uttalats att tillträddandet av HVR för den tyska rättens del innebär ett återinförande av "die Skripturahaftung".

Med åberopande av det nu anförda är hovrätten närmast benägen att avstyrka förslaget 161 § och dit anknytande lagrum.

Svenska bankföreningen

Enligt den föreslagna lydelsen av 161 § sjölagen skall tredje man efter förvärv i god tro av konossement kunna åberopa konossementet såsom exklusivt bevis om att bortfraktaren mottagit eller lastat godset sådant det beskrivits i konossementet. Den klarhet i rättsläget, som sålunda skapas för godtroende förvärvare, ökar uppenbarligen konossementets omsättningsvärde och är därmed av praktisk betydelse bl. a. för banker, som ofta mottar konossement såsom pant.

Försäkringsjuridiska föreningen

Som sjölagskommittén framhåller har Haagreglerna till främsta syfte att stärka konossementet. Under de senaste decennierna torde konossementets roll i internationell handel knappast kunna överskattas. Framför allt har dess funktion av åtkomsthandling varit av utomordentlig betydelse icke minst vid betalningstransaktioner i samband med godsleveranser. Banker och andra parter har här kunnat få en säkerhet i godset i samband med förskottering av likvid och köparen har genom det stränga utlämningsansvar, som är förbundet med konossementet, kunnat godta betalning av godset innan han fått det i sin hand. Även i detta avseende får emellertid den nya transporttekniken vissa återverkningar på konossementet. I containertrafiken måste redaren, när han utfärdar ett ombordskonossement, sålunda som regel reservera sig beträffande kolliantal och godsets tillstånd, eftersom dessa två faktorer ej kan bedömas, när containern tas ombord i fartyget. Föreningen delar därför sjölagskommitténs uppfattning att det ej är motiverat att upprätthålla den nuvarande rättsliga olikheten mellan ombordskonossement och mottagningskonossement såvitt gäller sjölagstiftningen. Härigenom torde fördelar vara att vinna i sådana allt vanligare fall, där redaren mottager godset i sin egen sjöterminal och där stugar det i containers eller andra lastenheter. Bl. a. ur försäkringssynpunkt — både när det gäller varuförsäkringen och redarens ansvarsförsäkring — är det av betydelse att kunna fastställa vilken mängd gods som mottagits för transport. Detta behov torde kunna tillgodoses i de fall redaren kan utfärda ett mottagningskonossement vid stuvningstillfället.

2.4 Det tvingande transportansvaret m. m.

Hovrätten för Västra Sverige

Man skall akta sig för att överdriva värdet av den rättstekniska förenkling som nås genom den "inhemska" lagstiftningens borttagande ur sjölagen och HVR:s inplacering som generell reglering i denna. Redan förut hade vi ett dubbelsystem i 5 kap. på grund av tvingande lag endast för viss fart. Kommittén vill nu utsträcka tvångsprincipen i HVR men

dock inte till all fart underkastad svensk lag, vilket undantag är väl-motiverat, och vill dessutom i sjölagen ange gränser som aktualiseras när främmande rätt skall tillämpas av domstolen. Med denna anordning kommer "enhetslegislationen" att i realiteten innefatta en mångfald an-svarslinjer i sjöfarten. Det blir ett komplicerat system.

När det gäller ansvarsbetingelserna har ambitionerna att införliva HVR med sjölagen givit kommittén intrikata definitions- och redige-ringsproblem som upplevs i arbetsresultatet; jfr 168 § samt 122 och 123 §§. Man kan undra om inte lagskrivningen i dessa grundläggande delar blir alltför svårtillgänglig för en icke professionell lagläsare och om icke en annan redigering kan övervägas med hänsyn därtill. Hovrät-ten föreslår, att direktiven om vilka regler som skall vara av tvingande natur samt de internationellt-privaträttsliga och övriga tillämplighetsbe-stämmelserna, som nu sammanförts i 168 §, särskiljas på samma sätt som skett i 6 kap. (172 § och 203 §). Vid en sådan omredigering bör till-ses att dubblingar i vad gäller tvingande föreskrifter undvikas (se för närvarande 120, 122, 122 a, 123 och 168 §§).

168 § anger vilka bestämmelser i 5 kap. som skall vara tvingande och reglerar dessutom vissa internationellt privaträttsliga och därmed sam-manhängande frågor. Denna sammankoppling i en paragraf av så olika frågor har ovan kritiserats. Vad gäller den internationellt privaträttsliga sidan av paragrafen är denna ej helt lättläst. Frågan om partsviljans autonomi regleras (uttömmande?) på ett något ovanligt sätt i en bisats. Däri godkännes, synes det, såväl kollisionsrättslig som materiellrättslig hänvisning i skriftlig form via konossement till konventionen jämte till-läggsprotokollet ävensom till vissa länders lagstiftning. Innehåller den utpekade lagstiftningen, som gör konventionen jämte tilläggsprotokollet tillämplig, ej bestämmelser som helt motsvarar dem som finns i 168 § 1 st. kan hänvisningen måhända i vissa fall bli betraktad som evasiv, men eljest är den det inte. Vad sedan gäller de fall då relevant partshän-visning saknas tolkar hovrätten lagrummet på följande sätt. I första hand skall lagen i det land tillämpas vartill de svenska internationellt privat-rättsliga reglerna hänvisar. Om denna lag ej är grundad på konventionen jämte tilläggsprotokollet eller inte innehåller de bestämmelser som sägs i 168 § 1 st. skall den lag utväljas vartill *befordringen har den näst star-kaste anknytningen* enligt våra internationellt privaträttsliga regler, osv. Kan enligt detta schema intet obligationsstatut utletas skall den svenska lagen tillämpas som *lex fori*.

Sveriges advokatsamfund (styrelsen)

Kommittén föreslår att den tvingande ansvarsregleringen i likhet med nu gällande bestämmelser i sjölagen skall gälla för inrikes och internor-disk fart vare sig konossement utfärdats eller inte. Styrelsen finner inte skäl föreligga att bibehålla detta system. Det kan finnas en mångfald goda kommersiella grunder varför redare och certepartibefraktare före-skriver en annan ansvarsfördelning sig emellan än Haag—Visbyreglernas. Särskilt stötande blir resultatet om två utländska parter i en sedvanlig trampbefraktning plötsligt skulle finna sig underkastade Haag—Visby-reglerna för en transport som råkat ske mellan nordiska hamnar. En så-dan särreglering skulle skapa störningar inom ett traditionellt dispositivt ämnesområde och troligen föranleda krav från redarsidan på indemni-tetsförklaringar underkastade utländsk jurisdiktion och utländsk rätt.

Svenska bankföreningen

Genom den föreslagna lydelsen av 168 § sjölagen skulle de nya konventionsbetingade reglerna om konossement få en synnerligen vidsträckt tillämpning i internationella förhållanden. Den enhetlighet i bedömningen av konossements rättsverkningar, som därmed kan uppnås, måste tillmätas stor betydelse bl. a. i bankernas verksamhet internationellt.

Sjörättsföreningen i Göteborg

Vad gäller tillämpningsreglerna föreslår kommittén bl. a. ett bibehållande av nuvarande internordiska ordning, vilket till följd av kommitténs inarbetning av konventionen innebär, att denna alltid är tillämplig vid internordisk fart, alltså även om befraktningen sker enligt certe-parti. Konventionen tager endast sikte på konossementsförhållande. Befraktning på certe-parti sker så gott som undantagslöst på något av de standardcerte-partiformulär, som finnes i branschen. Ur ansvarighets-synpunkter gäller enligt dessa certe-partier vanligtvis en annan reglering än Haaglagen, vilket är naturligt med hänsyn till att sådana befraktningar i allmänhet ingås mellan jämstarka parter. Föreningen vill ifrågasätta om det verkliga föreligger ett behov av att för internordisk fart bibehålla tvingande reglering även beträffande certe-partifart. Föreningen anser, att hittillsvarande ordning varit mycket lite känd i praktiken och att i certe-partiförhållande mellan nordiska redare och befraktare i allmänhet använts vanliga certe-partibestämmelser utan närmare tanke på att tvingande regler har gällt. Detta förhållande synes emellertid knappast ha vållat några praktiska olägenheter, vilket närmast tyder på att något behov av tvingande reglering för certe-partifart internordiskt icke skulle föreligga. En tvingande reglering härvidlag utgör såvitt föreningen har sig bekant också ett markant avsteg från det internationella rättsläget i övrigt, som innebär avtalsfrihet inom certe-partifart.

3 PASSAGERARE OCH RESGODS**3.1 Bortfraktaren, passageraren och resgodset***Svea hovrätt*

Den föreslagna lagtexten i 171 § 1 st. synes ej helt stämma överens med den i Tokyoutkastet artikel 1 mom. 2 uppställda definitionen; utkastet anger att jämväl passagerare kan befordras enligt "certeparti eller avtal enligt konossement". Anmärkas bör vidare att det citerade uttrycket i utkastets engelska text motsvaras av "a charter party or a contract under a bill of lading" samt att innebörden av uttrycken certe-parti resp. charter party ej synes vara helt klar (jfr hovrättens yttrande över SOU 1972: 10 vid 71 § tredje stycket med där gjord hänvisning). Vid passagerarbefordran torde helbefraktning ofta föreligga i den formen att ett sällskap "hyr" ett fartyg för en utflykt, och det bör klargöras om reglerna för passagerarbefordran skall gälla i sådana fall. Med hänsyn till det sagda bör det föreslagna stadgandets innehåll och lydelse övervägas ytterligare.

Enligt förslaget (171 § 3 st.) skall begreppet "handresgods" omfatta jämväl sådant resgods som passagerare har "i eller på medfört fordon". Definitionen synes kunna vålla svårigheter i synnerhet vid tillämpningen av bestämmelserna om skadestånd i 190 och 193 §§ och av bestämmelsen om ansvarsbegränsning i 194 § första stycket 4.

Hovrätten för Västra Sverige

I SOU 1971: 90 har bestämningen av passagerarbefordran diskuterats ganska ingående. Egenskapen av passagerare har också indirekt stor betydelse, bl. a. i ett speciellt men ekonomiskt mycket viktigt hänseende; vi syftar på *transport av bilar* (och andra fordon). I och med att någon är att anse som passagerare är fordon som transporterats för hans räkning automatiskt omfattade av den tvingande ansvarsregleringen för resgods, om inte certe-parti har gjorts upp eller konossement har utställts för transporten av fordonet. Med avvikelse från åtminstone alla de tre här bakomliggande internationella texterna har de nordiska kommittéerna emellertid stannat för att från passagerarbegreppet utesluta all befordran utan avgift. Med hänsyn till gränsfall kan det kanske betvivlas att detta är ett lyckligt grepp. Men vidare kommer härigenom stora mängder av biltransporter i färjtrafiken, framför allt vägväsendets, möjligen att stå utan sjörättslig reglering. Om benefika transporter hade inrymts i passagerarkapitlet, med lämplig anpassning av ansvarssystemet, hade det kanske, uttryckligen eller t. ex. på kvasikontraktuell grund, funnits utrymme för en tillämpning av denna reglering på nu åsyftade transportsituationer.

Den offentlighetsrättsliga lagstiftningen om vägfarande är ju i allt fall inte tänkt som en reglering av dessa fall. Detta är ett problem som har pekat på en lösning. Splittringen i värderingarna när det gäller klassificeringen av dylika biltransporter — och förmodligen även personbefordran — med färjor i offentlig regi har illustrerats i det uppmärksammade rättsfallet NJA 1961 s. 686. Liksom läget var i detta rättsfall har vi, som framgått, nu förutsatt att det rör sig om avgiftsfri trafik, åtminstone sett ur trafikantens synvinkel. Det hjälper inte att färjtrafiken i fråga sker yrkesmässigt och i verkligheten betalas genom transfereringar inom den offentliga sektorn över budgeten — alltså ytterst till övervägande del av den skattebetalande resanden.

Emellertid har tillkommit en omständighet som här förtjänar beaktande från rättsteknisk synpunkt. I den från årsskiftet gällande väglagen (1971: 948) finns en bestämmelse som ger möjlighet att direkt i administrativt beslut förordna att avgift får tagas ut för begagnande av allmän väghållares färja (29 §). I nuvarande läge, med tendenser till omprövning av de ekonomiska riktlinjerna för offentliga åtaganden, kan detta alternativ lätt tänkas bli aktuellt. Därmed skulle följa, av allt att döma, att åtminstone vissa hithörande befordringsfall utan vidare omfattas av 6 kap. medan kanske andra dylika är utanför. — Oberoende härav lämnar den gjorda gränsdragningen rum för tvekan i många praktiska frågor. Skall t. ex. 5 kap. i stället för 6 kap. reglera frågor om väghållarens transportansvar för fordon m. m., vid det förhållandet att från godsbehaftning inte uttryckligen är undantaget benefika avtal? Vad gäller godsbehaftning synes förslaget oförändrat återge sjölagens begrepp befordran i förevarande hänseende (jfr härtill NJA II 1936 s. 549 och 552). Det bör särskilt observeras att regleringen av godsbehaftning föreslås förbli tvingande i inrikes fart också vid transporter utan konossement. Måhända befinner sig det transporterade i nu diskuterade fall rättsligt sett inte på fartyg utan i (egen) trafik på väg, vid vilket förhållande ansvarsfrihet för nautisk culpa ej kan ifrågakomma. Kommittén avfärdar egentligen hela frågekomplexet med några hänvisningar till nöjesbåtar och fisketurer. I annat sammanhang i motiven har färjetrafikens praktiska betydelse betonats (s. 35) liksom i direktiven (se s. 25). Hov-

rätten finner det angeläget att detta lagstiftningsspörsmål, blir föremål för särskilt övervägande innan passagerarkapitlet lagfästes.

I detta sammanhang vill hovrätten även beröra utformningen av resgodsbegreppen i 171 §. Helt allmänt förefaller det konstruerat att såsom skett skilja mellan passagerarens fordon och däri medfört bagage, särskilt när fråga är om sådana fartyg vilka används för biltransporter, både fordonet och bagaget är ju överlämnat i bortfraktarens vård och undandraget passagerarens tillsyn. Av den föreslagna lydelsen av 171 § följer att i vissa avseenden andra regler gäller för fordonet än för bagaget, t. ex. bestämmelserna i 193 § om bevisbördan och i 197 § om terminalgränser. När det gäller begränsningen av ansvaret i 194 § betraktas däremot fordonet och däri medfört bagage som en enhet. Hovrätten ifrågasätter därför om inte vad som medförs i eller på fordonet bör uteslutas från begreppet handresgods.

Eventualiteten av dispaschreglernas tillämplighet på passageraravtal aktualiserar den närstående frågan om passageraregendomens ställning vid utredning och fördelning av gemensamt haveri, som inte berörs av kommittén. Förslaget tangerar ej 7 kap. sjölagen, det för detta rättsinstitut tillsammans med York—Antwerpenreglerna 1950 (YAR) relevanta kapitlet. — Här kan emellertid ett problem möta, som kan få återverkningar på innehållet i 6 kap. och som egentligen än mer än förut ställs på sin spets om man utgår från förslagets formalistiskt dragna mycket skarpa gräns mellan last och resgods. Från det senare begreppet uteslutes varje sådant föremål (inkl. fordon) som befordras "enligt certe-parti eller konossement" (171 § 3 st.) även om det rör sig om objekt som finns med på samma fartyg som deras ägare är passagerare på. Juridiskt tillhör dessa föremål alltså inte passageraravtalet även om kanske bara en (gemensam) bokning förekommit. För att nu lämna certepartifallet är i och med utfärdandet av konossement däri angivna föremål "utanför" 6 kap. (liksom även vid gratisbefordran medfört gods, jfr tidigare i remissvaret). Gränsdragningen överensstämmer med Tokyoutkastets egen avgränsning av tillämplighetsområdet — art. 1: 2 a. Utkastets definition av "contract of carriage" (art. 1: 2) och av "luggage" (art. 1: 5), bägge sålunda inskränkta genom den nyssnämnda formuleringen (jfr 171 § ovan), kan dock knappast avses vara avgörande för något annat än utkastets eget innehåll, dvs. bortfraktarens vanliga transportansvar i stort sett; ordet konossement (bill of lading) som sådant är inte definierat.

Med avseende på fordon kan det problem som med det sagda skymtar få avsevärda dimensioner, särskilt vid massbefordran av sådana fordon — från långtradare till motorcyklar — vilka åtföljer sina förare på färjlinjerna. I YAR heter det i Regel XVII att i bidragande värden icke ingår "Passagerares resgods och personliga effekter, varå konossement ej utfärdats". Emellertid används i färjtrafiken åtskilliga mer eller mindre konossementsliknande dokument för nu åsyftade motorfordon, vilka dokument har det gemensamt att de betecknas som "nonnegotiable", och det kan tänkas att åtminstone vissa av dessa inte blir betraktade som "konossement" i Tokyoutkastets respektive 6 kap:s mening. Redan tidigare har för den svenska rättens del den ståndpunkten gjorts gällande, att YAR:s konossementsbegrepp bör kunna uppfattas extensivt och att det vore orimligt att icke t. ex. passagerares fordon med innehåll, som kan utgöra den kanske överväldigande delen av all med fartyget transporterad egendom, skulle vara undandragen bidragsskyldighet på grund av YAR:s formulering av lastkriteriet. CMI överväger för

närvarande en revision av YAR, varvid en fråga som tagits upp är om Regel XVII möjligen behöver omformuleras för att medge den nyss angivna tillämpningen. Helt nyligen har CMI:s svenska avdelning på denna punkt — i linje med flertalet övriga nationella föreningar — uttalat att man bör undersöka om någon formuleringsändring är påkallad "in order to make it quite clear that on principle cars and trucks, regardless of the type of transport document issued for them, should contribute to general average".

Med utgångspunkt i att avstämningen av termen konossement i haverisammanhang och i kap. 6 kan vara inbördes avvikande är det inte osannolikt att begreppet resgods i det senare fallet kan komma att tilläggas en vidare innebörd än i det förra. Och oavsett vilken tolkning som kommer att givas "konossement" (=redovisande lastgods) — kanske kommer t. o. m. rektakonossement innanför 6 kap. — så är det tydligt att man bör räkna med att åtminstone fordon, som med avseende på vårdansvaret o. dyl. omfattas av 6 kap. och icke av 5 kap., kommer att tillhöra det bidragande kapitalet.

Statens konsumentråd

Direktiven pekar bl. a. på att frågan om bortfraktarens ansvar för personbilar, som jämte förare och last transporteras med bilfärjor eller andra fartyg, inte är helt tillfredsställande löst i vår lagstiftning.

Enligt 171 § i förslaget avses med passagerare den som befordras eller skall befordras med fartyg enligt befodringsavtal och med resgods varje föremål, inbegripet fordon, som befordras i anslutning till avtal om passagerarbefordran etc. Det krävs emellertid enligt kommitténs mening av vissa skäl att befordringen sker mot vederlag eller yrkesmässigt eller eljest i förvärvssyfte för att förslagens bestämmelser skall vara tillämpliga. Det framgår icke klart om bestämmelserna är tillämpliga på vägverkets bilfärjor, där ju befordringen icke är av kommersiell natur och något faktiskt befodringsavtal icke föreligger. Även andra fartyg, som befordrar passagerare och resgods på liknande sätt som bilfärjor kan här tänkas förekomma.

För den enskilde konsumenten är det emellertid av vikt att reglerna gäller även för här avsedd kategori av bilfärjor och fartyg. Om den föreslagna bestämmelsen skall vara tillämplig eller ej bör därför komma till uttryck i lagtexten eller på annat lämpligt sätt. Om sjölagens bestämmelser om befordran av passagerare och resgods ej kan tillämpas bör hänvisning ske till andra bestämmelser, som reglerar dessa frågor på ett för konsumenten tillfredsställande sätt.

Sjörättsföreningen i Göteborg

Av den allmänna motiveringen under punkt 4.1.4 framgår, att den svenska kommittén övervägt en inskränkning av reglernas tillämplighet till fartyg av viss minimistorlek, men att man på de övriga nordiska kommittéernas sida ställt sig avvisande därtill. Formuleringen av 171 § första stycket synes leda till att exempelvis fiskaren Evert Johansson på Hälsö, som mot en ersättning av tio kronor åtager sig att i sin lilla Bohusjulle transportera ett par sommargäster till Källö-Knippla, kommer att åta sig en enligt föreningens uppfattning orimlig skadeståndsskyldighet, därest en sjöolycka inträffar och Johansson, eller till äventyrs hans dödsbo, inte lyckas exculpera sig. Som regel har Evert Johansson

och hans kolleger i skärgården ingen försäkring som täcker en sådan ansvarighet.

Föreningen ifrågasätter, om problemet icke möjligen skulle kunna lösas genom att orden "eljest i förvärvssyfte" uteslutes. Eljest bör annat förtydligande göras i lagtexten eller åtminstone i motiven.

Enligt föreningens uppfattning är hänvisningen till pågående särskild utredning om obligatorisk ansvarighetsförsäkring avscende bl. a. fritidsbåtar icke ett fullgott skäl att uppskjuta ett klarläggande av lagtextens innebörd.

3.2 Befordringen av passagerare och resgods

Hovrätten för Västra Sverige

Med bakgrund i 180 och 181 §§ som anger i vad mån passageraren får resp. kan vägras att medföra resgods ålägges han enligt 182 § ett culpaansvar gentemot bortfraktaren. Hovrätten tolkar avfattningen så, att detta i princip skall gälla vare sig godset medförts tillåtligt eller otillåtligt. I det senare fallet är det inte otänkbart att passageraren kan vara strikt ansvarig enligt allmänna regler (t. ex. skada orsakad av farligt gods som medförts utan någon mot fartyget riktad skadeavsikt och utan att någon vårdslöshet i och för sig förekommit). Förmodligen skall tillämpningen av strikt ansvar i ett dylikt kvalificerat fall kunna tänkas trots förekomsten av 182 §; dessa särfall löses med andra ord ej i förslaget. Någon tvekan kan emellertid uppstå på denna punkt med hänsyn till att en motsvarande möjlighet att pålägga bortfraktaren ett strängare ansvar än som följer av reglerna om befordringsavtalet är utesluten, enligt vad som särskilt markerats i 201 § (liksom också skett beträffande bortfraktarens ansvar vid godsbefordran, 122 a § 1 st.); det är ju inte säkert att en slutsats *e contrario* härur kommer att dragas för passagerarens del. Hovrätten ifrågasätter om det inte bör klarläggas i lagtexten, huruvida den mot passageraren riktade culparegeln skall vara uttömmande. Detta torde förutsätta ett ställningstagande i sak; lösningen är åtminstone inte fullt tydligt angiven i motiven (jfr s. 42; för avlastare föreslås i viss utsträckning strikt ansvar i fråga om farligt gods, varför spørsmålet där inte uppkommer på samma sätt, 97 § 2 st.).

Jämfört med 97 § sjölagen (vartill 174 § hänvisar) föreslås en inskränkning av den personkrets gentemot vilken passageraren bär ansvar i fråga om resgods, nämligen genom att (efter "skada för bortfraktaren") orden "eller annan" tas bort. Omedelbart sett kommer frågan om skadeståndsskyldighet emot annan än bortfraktaren att bero på de allmänna reglerna om utomobligatoriskt ansvar, såsom framgår av motiven. Detta torde ofta kunna innefatta ett mer fördelaktigt läge för passageraren än han har i förhållande till bortfraktaren enligt förslaget (trots att utgångspunkten är culparegeln; en allmän jämningsmöjlighet avvaktas på skadeståndsområdet i allmänhet etc.). Härvid är att märka att rekviritet "skada" skrivits om till "förlust och skada". Även om skillnaden anses väsentligen formell, är det genom den senare nyanseringen helt otvetydigt markerat att även indirekta följder inkluderas, t. ex. utgifter som bortfraktaren på grund av sitt kontraktsansvar till en skadelidande passagerare måste ikläda sig för händelser som orsakats av resgods medfört av en medpassagerare (som egentligen är culpös ehuru detta saknar relevans för bortfraktarens i exemplet åsyftade ansvar, som regleras i för-

slagets 189—194, 197 §§). Till utveckling av exemplet kan tagas det fallet att händelsen utlöst strandning eller explosion eller föranlett dröjsmål: Gentemot en passagerare som lider skada härigenom är bortfraktaren exculperingskyldig enligt förslaget (jfr 193 §) och ersättning som han i ett sådant läge förpliktas utge kan han i och för sig tänkas ha rätt att, i en följande process, söka åter åtminstone delvis av den passagerare vars resgods orsakat händelsen, nämligen med stöd av 182 §. Om detta resultat ej finnes vara lämpligt, föreslås att avfattningen av berörda lagrum justeras. Lösningen av problemet om passagerares ansvar synes ej vara konventionsbetingad. — Det kan i detta sammanhang anmärkas att den relevanta skadeeffekten uttryckes på växlande sätt i t. ex. 97 § 1 st. och 2 st., 118 §, 120 § samt 182 §.

Beträffande omständigheter som inhiberar eller reducerar parternas förpliktelser anges till en början ett fall i 184 § 1 st., då enligt förslaget bortfraktarens befodringsplikt — men icke avtalet (jfr motiven s. 42) — skall upphöra och fallet förutsätter att passageraren inte påbörjat resan. Då det föreslagna stadgandet är begränsat till avtal som avser bestämt fartyg och avtalet alltså inte kan fullgöras (jfr 177 § enligt vilken substitution i ett sådant fall är förbjuden), ifrågasätter hovrätten om inte avtalsplikterna helt och hållet bör förfalla och passageraren t. ex. vara berättigad att återfå förskottsbetalning av biljett.

I 184 § 2 st. föreslås hävningsrätt för passageraren om "fartygets" avgång redan från början blir väsentligt fördröjd. Sammanställningen med 1 st. synes anvisa att det här citerade ordet begränsar paragrafens räckvidd till avtal om resa med ett bestämt fartyg. Hovrätten ifrågasätter om inte samma behov föreligger för passagerare att kunna häva avtalet i de fall då bortfraktaren har rätt, och plikt, att efter avtalstillfället utse fartyg men inte i tid tillhandahålla något sådant över huvud taget, utan att detta beror på någon omständighet som kan tillräknas bortfraktaren som försummelse; det synes finnas anledning att reglera det nu åsyftade fallet med tanke på resefördröjande omständigheter som är ungefär analoga med de i 1 st. nämnda. — Oavsett denna invändning kan man resa frågan, om reklamation erfordras och från vilken tidpunkt reklamationsfristen skall beräknas och hur lång den skall vara. (De i 196 § upptagna reglerna angår endast skadefall.) Likaledes bör det kunna övervägas att föreskriva en tidigare inträdande hävningsrätt då det redan före avgångstidpunkten står fullt klart att resan måste bli väsentligt fördröjd eller inte blir av exempelvis genom att låta 2 st. inledas med "Blir resan från den ort där den skall börja inställd eller väsentligt fördröjd" (eventuellt "... inställd eller fartygets avgång väsentligt...").

Förslaget ger genom en uttömmande reglering uttryck åt principen att bortfraktaren bara skall ha rätt till del av befodringsavgiften vid ofullbordad resa då passageraren inte kan lastas för avbrottet. Hur mycket bortfraktaren då har rätt till skall bestämmas enligt reglerna om avståndsfrakt vid godsbefördran (185, 187, 188 §§). Det anges uttryckligen att belopp som bortfraktaren uppburit i förskott skall återbetalas i den mån det överstiger vad han har rätt till enligt det nyss sagda. Regleringen föreslås bli tvingande (ehuru kommittén ifrågasätter om det egentligen finns behov av någon lagreglering alls i frågan, s. 43). I övrigt finns enligt förslaget ytterligare en bestämmelse av samma typ, nämligen om jämkning av avgiftens storlek om inte bortfraktaren försökt att begränsa skada (som skulle uppstå genom avgiftens bortfallande) då passagerare "träder tillbaka" från avtalet utan skälig anledning, 186 §. Detta lagrum

skall bli tvingande (enligt 172 §, som även täcker de nyssnämnda tre lagrummen); egendomligt kan synas att ingen motsvarighet finns till det uttryckliga stadgandet för "avståndsfraktfallen" (188 § 2 st.), nämligen att överskott som uppburits skall återbäras. 186 § avser enligt sin lydelse såväl att resan avbrytes som att den inte alls påbörjas. Det är därmed det enda stadgande som för detta senare fall reglerar frågan om befodringsavgiftens storlek med sikte på den särskilda situationen. De övriga lagrum som behandlar själva avtalsbundenhetens påverkan av förhinder som aktualiseras innan resan börjar är 184 § 2 st. och 187 § (ett av alternativen). Hovrätten vill ifrågasätta om inte passagerarens rätt att slippa betala full biljettavgift uttryckligen bör lagfästas beträffande de situationer som nu nämnts. I båda de nyss citerade föreslagna lagrummen förutsättes en situation där förhindret mot resan inte beror på passage- raren. Mot denna observation kan inte invändas att regleringen av frågan om biljettavgiften (tyst) ligger innesluten i lagrummen. Beträffande det ena, 187 §, har nämligen motsvarande föreskrift för det fall att resan börjat (reducering till avståndsfrakt) såsom framgått inte ansetts kunna undvaras ehuru 187 § utsäger generellt att om avtalet häves, vardera parten skall "bära sin kostnad och skada" (jfr 188 § "sedan resan börjat, enligt 187 §"). Vidare är 187 § i och för sig dispositiv såvitt framgår av förslaget. Hovrätten anser det kunna övervägas att göra denna bestämmelse tvingande för att få enhetlighet i systemet, särskilt med hänsyn till att den utgör underlag för en del av innehållet i den enligt förslaget tvingande 188 §. Dessutom vill hovrätten i anslutning till det ovan utvecklade rekommendera att man i parallellitet med 188 § 2 st., och på grund av den praktiskt betydande förekomsten av förskottsbetalningar inskriver i lagen, att överskott som uppkommer vid tillämpning av 186 § eller de av hovrätten ifrågasatta kompletteringarna om reducering eller bortfall av avgiftsskyldighet — om denna tanke godtages — skall återbäras; föreskriften bör givetvis göras tvingande. Från Tokyoutkastets synpunkt torde lagstiftaren stå fri i sitt val av reglering av de nu ventilerade frågorna om hävningsverkan och passagerares avgiftsskyldighet.

Som redan nämnts hänvisar förslagens 188 § till "bestämmelserna i 129 § om avståndsfrakt (som skall ha) motsvarande tillämpning i fråga om bortfraktarens rätt till del av befodringsavgiften". Det kan enligt hovrättens mening diskuteras, om innebörden i denna hänvisning är fullt tydlig samt om inpassningen av 6 kap. i relation till 5 kap. kommer att bli i sak fullt harmonisk i vad angår 188 § och ytterligare en föreskrift, nämligen den om retentionsrätt som finns i 183 §. — Antag att bortfraktarens rätt till enbart avståndsfrakt ger upphov till tvist: Skall den nyss återgivna formuleringen inkludera en hänvisning också till 129 § 3 st. om hänskjutande till dispasch? — (varmed för övrigt bör jämföras prorogationsförbudet i föreslagen ändring av 337 §). Saksäl synes i viss mån tala härför förutsatt att detta alternativ är förenligt med Tokyoutkastets definition av forum ("domstol") eller att åtgärden överenskommes efter det att händelsen som ger upphov till tvist har inträffat. I så fall bör det motsvarande få gälla även tvister om jämkning av avgiften i det fall som regleras i 186 § (särskilt om en del av resan gjorts förefaller mycket analoga tvistelägen kunna uppstå, men likheterna kan sannolikt även i övrigt bli betydande i typlägen). Den ovan skisserade utbyggnaden med bestämmelser om reducerad avgift (teoretiskt ned till 0) bör likaså uppmärksammas i sammanhanget. Enligt 215 § sjölagen svarar ägare av "annat gods" (än last) med detta men ej personligen.

Samma paragraf ger i andra stycket en hänvisning till 113 §, som medger bortfraktaren retentionsrätt bl. a. för haveribidrag. Med den föreslagna nya redigeringen av passagerarbestämmelserna i ett särskilt kapitel måste det som en följd därav vara alldeles klart att 113 § icke kan göras gällande med avseende på resgods som häftar för haveribidrag. Den föreslagna 183 § i 6 kap. medger blott retentionsrätt för biljettavgift och servicefordringar och är dessutom tvingande till passagerarens fördel just i vad avser klausuler om retentionsrätt (jfr 172 §). — Hovrätten finner det angeläget, med stöd av denna utredning, att frågan om en på lämpligt sätt utvidgad retentionsrätt övervägs före framläggande av proposition för att möta de behov som här syns vara för handen.

Handelskammaren i Göteborg och Skånes handelskammare

I § 176, som är en ny bestämmelse, anges att bortfraktaren bl. a. skall sörja för att passagerarnas och resgodsets säkra befordran "tryggas i alla andra avseenden". I den tidigare texten (§ 171) heter det "sörja för passagerarens säkerhet och i sedvanlig omfattning tillgodose hans bästa". Det sägs vidare i den nya § 176, att resgods "utan stöd i avtal eller sedvänja" ej får "föras på däck". Samma text återfinnes visserligen i den gamla § 91, men då numera även passagerares bilar räknas som resgods, följer därav, att enligt den nya regeln dessa bilar ej heller får föras på däck, såvida detta ej är särskilt avtalat. Det är möjligt, att rederierna här skulle kunna åberopa regeln om sedvänja, men denna regel torde vara obekant för de flesta resenärer. Samtliga färjor torde vara så konstruerade, att deras bildäck juridiskt är att anse som huvuddäck och sålunda last placerad på detta däck måste betraktas som däckslast.

Formuleringen "i alla andra avseenden" innebär i och för sig för rederierna ett mycket vidsträckt ansvar och skulle bl. a. även kunna medföra, att rederierna bleve ansvarsskyldiga för skador, som passagerare tillfogar varandra, utan att rederierna har någon praktisk möjlighet att förhindra sådana skador. Det förefaller orimligt att belasta rederierna med skadeståndsansvar i dylika fall, och en ändring av bestämmelsen på denna punkt synes befogad. Med hänvisning till vad som anförts i föregående stycke bör också ett förtydligande av vad som menas med "däck" göras. Enbart ordet "däck" är icke tillfredsställande i en lagtext som sjölagen. Antingen kan efter ordet "däck" göras ett tillägg av orden "som är öppet för vind och sjö", eller kan orden "som ej är rimligt vattentätt" tilläggas.

I den nya § 185 2 st. stadgas bl. a., att bortfraktaren "på lämpligt sätt" skall sörja för passagerarens uppehälle och bära kostnaden därför. Enligt den tidigare lydelsen i § 179 "skall bortfraktaren vidkännas skälig kostnad för uppehållet". I specialmotiveringen till bestämmelsen i den nya § 185 anges, att regeln i sak svarar mot nuvarande § 179. Från representanter för färjerederierna har dock framhållits, att den nya regeln t. ex. vid en inkvartering av 300—400 passagerare kan medföra svårigheter, då det ofta torde vara omöjligt att bereda alla en likartad inkvartering. Om den gamla formuleringen bibehålles, skulle man kunna undvika att klassificera olika grupper av resenärer.

Konsumentombudsmannen

Särskilda bestämmelser har givits för resgods som är så beskaffat att dess befordran kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller gods. Har sådant gods tagits ombord med bortfraktarens känne-

dom om dess beskaffenhet och visar det sig därefter att det medför sådan fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller gods att det ej är försvarligt att behålla det ombord äger bortfraktaren efter omständigheterna föra det iland eller oskadliggöra eller förstöra det utan skyldighet att ersätta skadan.

KO finner det egendomligt att bortfraktaren generellt skall gå fri från ersättningskyldighet i de fall att han felbedömt gods som tagits ombord. Huvudregeln bör snarare vara den motsatta.

Avgift för befordran till sjöss torde som kommittén framhåller vanligen erläggas i förskott. Något skyddsintresse på bortfraktarens sida, som är så starkt att en legal retentionsrätt (183 §) bör anordnas synes enligt KO inte föreligga.

Har avtal om befordran träffats gäller att passageraren skall erlægga befordringsavgiften även om han icke anträder eller om han avbryter resan "utan att det beror på att han avlidit eller insjuknat eller av annan skäligen anledning och bortfraktaren underrättas härom inom rimlig tid" (186 § 1). En "jämningsregel" har intagits i 186 § 2.

Enligt KO:s mening bör passageraren ha rätt att avbeställa en befordran av vad skäl som helst inom rimlig tid före fartygets avgång och därmed vara befriad från ekonomiska förpliktelser gentemot bortfraktaren. Vid avbeställning kort tid före tidpunkten för fartygets avgång bör passageraren ha rätt att med motsvarande verkan säga upp befordringsavtalet på grund av för passageraren oberäknliga omständigheter som sjukdom etc.

Sveriges advokatsamfund (styrelsen)

Styrelsen finner inte kommitténs motivering övertygande, när den vill inskränka passagerarens ansvar för farligt resgods från nuvarande strikta ansvar till ett culpaansvar. I en tid då transporter av farligt gods alltmer uppmärksammas och tendensen tydligt går mot strängare transportföreskrifter och bättre skydd för dem som utsätts för faran synes den här föreslagna lindringen av ansvar inte befogad.

Sveriges redareförening

I § 176 anges att bortfraktaren skall trygga passagerare "i alla (andra) avscenden". Givetvis är detta bortfraktarens målsättning, men föreningen utgår från, att det citerade uttrycket ej ges så vidsträckt tolkning, att däri innefattas omständigheter, som åtminstone delvis ligger uom bortfraktarens kontroll, som t. ex. då en passagerare misshandlar andra.

I samma paragraf anges i andra stycket att resgods ej utan stöd i avtal eller sedvänja får föras på däck. Det är beträffande fartyg i färjtrafik vanligt, att bildäcket i teknisk/juridisk mening är att anse som väderdäck, trots att bildäcket icke är öppet för vind och sjö. Föreningen utgår från, att i förslaget använt uttryck icke lägger hinder i vägen för eller ändrar förutsättningarna för transport av fordon på bildäck.

I § 185 har uttrycket "på annat lämpligt sätt" införts i stället för tidigare använt uttryck. Föreningen utgår från, att denna ändring jämförd med tidigare använd text icke syftar till att på redaren lägga en större börda än nu t. ex. i fall då tillfälligt driftsavbrott i färjtrafik framtvingar inkvartering av kanske flera hundra personer.

Sjörättsföreningen i Göteborg

Föreningen noterar, att sjölagskommittén enligt uttalande på s. 42 "inte funnit skäl att bevara samma strikta ansvarighet för passageraren som den avlastaren har enligt 97 § andra stycket Sjöl" när det gäller passagerares ansvar för farligt gods.

Föreningen önskar framhålla att engelsmännen i sin Blue Book infört en klass X, som gäller transport av farligt gods i små mängder. I samband härmed kan noteras att en stor del av den svenska färjetrafikens passagerarunderlag består av ren nyttotrafik samt att det är mycket sannolikt att små mängder av farligt gods transporteras av t. ex. kemister och ingenjörer, som reser med färjorna. Föreningen vill i detta sammanhang peka på den nyligen inträffade explosionsolyckan på en av Gotlandsbolagets båtar.

Det pågår för närvarande ett intensivt utvecklingsarbete i samverkan mellan rederier, hamnmyndigheter och sjöfartsverket i frågor som avser transport av farligt gods. Syftet härmed är att förbättra förpackningar och förpackningsmetoder för farlig last samt att få till stånd ett bättre anmälningsförfarande till såväl myndigheter som rederier.

Med hänsyn till det sagda finner föreningen att det är angeläget att frågan om strikt ansvar för passagerare i nämnt avseende tas upp till förnyad prövning.

3.3 Transportansvaret i passagerarfart**3.3.1 Person- och resgodsskador***Svca hovrätt*

Vad kommittén anfört som motivering för de föreslagna bestämmelserna i 189—193 §§ finner hovrätten vara väl grundat. Dock synes förslaget i dessa delar böra göras till föremål för ytterligare överarbetning i syfte att göra bestämmelserna mera lättillgängliga. Vidare bör lagstiftningen i denna del samordnas med lagstiftningen på skadeståndsrättens och försäkringsrättens område.

Konsumentombudsmannen

När det gäller skada på person och handresgodis är huvudregeln att passageraren skall bevisa att bortfraktaren har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Endast om förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand förekommit blir bevisbördan omvänd och bortfraktaren har att exculpera sig. Dessa bevisregler måste anses helt otillfredsställande från passagerarsynpunkt.

Det är i detta sammanhang av intresse att göra en jämförelse med vad som gäller befordran i luften av passagerare och resgodis. Enligt 9 kap. 17 § luftfartslagen är fraktföraren — om annat inte sägs i lagen — ansvarig för personskada som drabbar passagerare till följd av händelse som inträffar ombord å luftfartyget eller i samband med att han går ombord å fartyget eller lämnar detta. När det gäller skada på inskrivet resgodis presumeras fraktföraren vara ansvarig på samma sätt. Ansvar avser den tid under vilken godset är i fraktförarens vård. Ansvar för fraktföraren presumeras också när det gäller skada till följd av dröjsmål vid luftbefordran av passagerare och inskrivet resgodis (19 §). Fraktföraren kan fria sig från ansvar genom att visa att han och hans folk har vidtagit alla nödiga åtgärder för att undvika skadan eller att det varit omöj-

ligt för dem att vidtaga åtgärderna (20 §). Enligt KO:s mening bör lämpligen samma huvudprinciper som här redovisats kunna tillämpas beträffande sjöbefordran av passagerare och resgods.

Bortfraktaren kan undgå ersättningsansvar genom att bevisa att skada på fordon eller till följd av dröjsmål beror på nautiskt fel. Enligt KO:s mening borde det stå utom diskussion att bortfraktaren vid passagerartrafik skall ha det fulla ansvaret för att fartyget navigeras och handhas på rätt sätt. Reglerna om ansvarsfrihet vid nautiskt fel bör således utgå.

Enligt 190 § 3 st. är bortfraktaren inte skyldig att ersätta penningar, värdepapper, konstföremål eller andra dyrbarheter om han ej uttryckligen och skriftligen åtagit sig sådan ansvarighet. Enligt KO:s mening bör bortfraktaren utan undantag kunna åläggas ersättningsansvar även för sådana föremål. Sådant ansvar åvilar bortfraktaren både vid befordran med järnväg (14 § 2 st. järnvägstrafikstadgan) och vid luftbefordran. När det gäller järnvägsbefordran finns en ansvarsbegränsning om ettusen kronor. Vid luftbefordran torde dyrbarheter i ersättningshänseende inte behandlas skilt från passagerarens övriga tillhörigheter och sålunda ersättas inom den allmänna ansvarsramen för resgods 15 000 francs per passagerare enligt art. 22 1. b. Warszawakonventionen i dess lydelse enligt Guatemalaprotokollet.

Statens konsumentråd

Enligt 190 § i förslaget är bortfraktaren fri från ansvarighet för förlust av eller skada på fordon som orsakats av s. k. nautiskt fel. Vill bortfraktaren åtnjuta ansvarsfrihet skall han visa att förlusten av eller skadan på fordonet beror på sådant fel. (För dröjsmålsskada gäller motsvarande ansvarsfrihet vid nautiskt fel.) Om bortfraktaren kan visa att nautiskt fel förelegat har passageraren att vända sig till skadevållaren med sitt ersättningsanspråk, vilket enligt utredningen i praktiken visat sig kunna leda till att bortfraktaren ytterst får svara för ersättningen för att kompensera skadevållaren för vad han fått ge ut.

Enligt rådets mening är det lämpligare om passageraren redan från början kan rikta sitt skadeståndsanspråk mot bortfraktaren, som får anses ha bättre möjligheter att stå kostnaderna för nautiska fel än skadevållaren, t. ex. befälhavare, besättningsman, eller lots. Om ett sådant förfarande genom regler i sjölagen inte kan åstadkommas anser rådet det vara lämpligt att det stadgas om en informationsplikt till passageraren, som upplyser denne om möjligheten att teckna försäkring mot ifrågasvarande förluster och skador.

Svenska transportarbetareförbundet

Enligt förbundets uppfattning bör i förslaget övervägas om inte skadeståndsreglerna för passagerare bör utformas så, att skadestånd för skada å passagerare alltid skall utges av bortfraktaren utan beaktande av jämkning till följd av medvållande från passagerares sida. Rimliga hänsyn till passagerares situation i samband med skada talar för detta liksom också de administrativa och juridiska svårigheter som är förknippade med att fastställa medvållandet.

3.3.2 Dröjsmålsskada

Statens konsumentråd

När det gäller dröjsmål med befordringen, som orsakas av fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken han svarar, är denne enligt förslaget ansvarig för förlust till följd av sådant dröjsmål. Emellertid är ansvaret begränsat till befodringsavgiftens dubbla belopp. Passageraren tillförsäkras alltså en ersättning, som får antas ofta bli relativt låg. Vid nautiska fel berövas han även detta låga skadestånd. En informationsplikt om dessa förhållanden skulle även när det gäller dröjsmål kunna åstadkomma att risken kunde försäkringsmässigt täckas.

Sveriges redareförening

Reglerna rörande dröjsmål har givits en mindre tillfredsställande utformning. Intresset av förslagets snara antagande överväger dock i så hög grad att nämnda omständighet ej bör hindra ett genomförande av förslaget.

Försäkringsjuridiska föreningen

Vad föreningen anfört avseende godsbefordran rörande svårigheten att fastställa dels vad som innebär dröjsmål, dels dröjsmålsskadans omfattning, torde i än högre grad vara tillämpligt på dröjsmålsskada avseende passagerare.

3.3.3 Ansvarsbegränsning m. m.

Konsumentombudsmannen

Det ansvarsbelopp kommittén föreslår för personskada — 500 000 francs — är enligt KO:s mening alltför lågt.

Vid järnvägsbefordran uppställs vid personskada ingen beloppsgrens. Vid lufttransport gäller för närvarande (9 kap. 22 § luftfartslagen, som går tillbaka på art. 22 i Warszawakonventionen den 12.10.1929 med senare ändringar genom Haagprotokollet den 28.9.1955) ett belopp om minimum 85 800 kronor. Warszawakonventionen har ändrats genom det s. k. Guatemalaprotokollet 8.3.1971 och ansvarsbeloppet har höjts från 250 000 francs till 1 500 000 francs. Avsikten torde vara att i luftfartslagen introducera denna ändring. KO anser att ansvarsbeloppet vid sjöbefordran inte bör understiga 1 500 000 francs.

Man bör även höja ansvarsbeloppen för skada på resgods och fordon utöver vad kommittén föreslår. Särskilt gäller detta ansvarsbegränsningen för skada på fordon och handresgods som förvaras där. Ansvarsbeloppet bör enligt KO:s mening i detta fall inte understiga 150 000 francs. Som jämförelse kan nämnas att vid järnvägstransport tillämpas en högsta ansvarsbegränsning om 200 kronor per kilo (se 62 § järnvägstrafikstadgan).

Den i 10 kap. SjöL stadgade globalbegränsningen bör inte få åberopas av bortfraktaren i samband med befordran till sjöss av passagerare och resgods.

Passagerarens rätt att enligt 184 § 2 st. häva befodringsavtal på grund av väsentligt dröjsmål å bortfraktarens sida kan inte anses vara ett särskilt effektivt medel för att få bortfraktaren att iaktta givna avgångstider. Mera verkningsfullt torde vara att tillerkänna passageraren rätt till ett realistiskt skadestånd vid dröjsmål på grund av bortfraktarens för-

summelse. Passagerare bör därför enligt KO:s mening i sådant fall tillerkännas rätt till skadestånd utöver befordringsavgiftens dubbla belopp (jfr 194 § 1 st. 5). Det kan erinras om att vid flygbefordran förutses i Warszawakonventionen (art. 22 1. b i dess lydelse enligt Guatemala-protokollet) rätt till sådan ersättning. Högsta ansvarsbelopp utgör 62 500 francs.

Försäkringsjuridiska föreningen

I detta sammanhang får föreningen något beröra ett problem, som ofta möter dem som är verksamma inom försäkringsrätten, nämligen det förhållandet att de efterlevande till en person ofta för sin ekonomiska försörjning blir beroende av de omständigheter under vilka den försörjningspliktige omkom. I dagens samhälle torde det vara naturligt för en person att färdas med allmänna transportmedel. Ej heller torde det föreligga någon väsentlig skillnad i de risker en person utsätter sig för vid transport med olika transportmedel. Icke desto mindre är det belopp, som utgår vid dödsfall eller kroppsskada, till sin storlek beroende såväl av det transportmedel som använts som det land där skadan inträffat eller den domstol som är behörig. Exempel på det anförda kan hämtas från förhållandena inom det reguljära flyget. Den ersättning, som utgår om en person omkommer, är i första hand beroende på om för den speciella flyglinjen skall gälla enbart Warszawakonventionen eller Warszawakonventionen jämte Haagprotokollet eller speciell lagstiftning i vederbörande land, exempelvis de höjda ansvarslimiterna som gäller i USA. Dessutom måste hänsyn tagas till den skadeståndsrättsliga bedömningen av ersättningens storlek i det land, vars lag skall tillämpas på skaderegleringen. Ett annat vanligt förekommande fall är skada på passagerare i privatbil, som bedöms helt olika beroende på i vilket land skadan inträffat.

Det har dessutom blivit en allmän tendens framför allt i USA att höja ansvarssummorna för olika transportörer. Föreningen ifrågasätter, om denna tendens är i allmänhetens intresse. En privatperson bör ha ett sådant försäkringsskydd att de efterlevande ekonomiskt säkerställs vid hans bortgång oavsett under vilka omständigheter detta sker. Kostnaden för detta skydd måste han självfallet betala. Det extra skydd, som bereds honom vid transport med olika samfärdsmedel, får han givetvis också betala, eftersom transportföretagets ansvarsförsäkringspremier måste inkluderas i frakten. Detta förhållande kan med skäl kritiserars som en kostnadsfördyrande faktor för den enskilde. Frågan är då om höga ansvarsbelopp kan tjäna något annat ändamål, exempelvis att öka transportörens aktsamhet. Föreningen ifrågasätter, om en sådan effekt kan påräknas. För det första har företaget som regel ansvarsförsäkringar, som täcker eventuellt skadestånd. Dessutom kan anföras att den personal, som handhar transportmedlet, självfallet är utsatt för samma fara som passagerarna, exempelvis piloten i ett flygplan. Slutligen kan ifrågasättas om ej höga ansvarsbelopp leder till en sådan riskkoncentration, avseende försäkringarna såväl för transportmedlet som för passagerare, att det kan uppstå svårigheter att åstadkomma en tillfredsställande riskspridning. Denna fråga har aktualiserats i samband med höjningen av ansvarslimiterna för flygpassagerare i USA. Det av sjölagskommittén på basis av Tokyoutkastet föreslagna begränsningsbeloppet av 500 000 poincaréfrancs (motsvarande 175 000 kr.) per passagerare representerar enligt föreningens mening ur försäkringssynpunkt en väsentlig kumulering av ris-

ker. För ett fartyg med 100 passagerare blir den teoretiska ansvarsgränsen 17,5 milj. kronor, vilket torde motsvara värdet av ett modernt passagerarfartyg i denna storleksklass. Stora passagerarfartyg kommer här upp till riskkoncentrationer, som kan tänkas närma sig eller under olyckliga förhållanden överskrida den internationella försäkringsmarknadens täckningskapacitet.

4 De båda kommittéförslagens enskilda bestämmelser

4.1 SjöL 5 kap.

71 §

Svea hovrätt

Det synes vara en fördel att bortfraktarbegreppet definieras så att det klargörs att man liksom i andra avtalsrelationer blir bunden genom sitt åtagande, oavsett om man är rustad att själv utföra det. I första stycket andra punkten stadgas att bortfraktaren kan vara bl. a. befraktare, vilket kan göra ett förvirrande intryck på den som i första punkten läst att befraktaren är bortfraktarens motpart. Punkt 2 synes utan olägenhet kunna utgå.

Stadgandet att delbefraktning föreligger om avtalet gäller mindre än helt fartyg eller full last och för avtalet användes certeparti syns främst vara avsett för att skilja styckegodsbefraktningen från övrig befraktning. Termen delbefraktning förekommer f. n. i sjölagen endast för att bestämma resebefraktningssnittets tillämpningsområde, och den fyller samma funktion i förslaget.

Termen styckegodsbefraktning används däremot i sjölagens av förslaget icke berörda regler för att klargöra att de speciella reglerna om lastningstid (liggetid och överliggetid) inte gäller vid sådan befraktning (88 och 106 §§), samt att delbefraktare inte har rätt att beordra vart fartyget skall gå (79 och 106 §§). Det är sålunda denna gränsdragning som skulle belysas genom bestämningen att vid delbefraktning används certeparti; om certeparti ej används, skulle de speciella demurrage- och anvisningsreglerna tydligen inte gälla.

Frågan blir då tydligen vad som skall anses som certeparti. Härom säger motiven, s. 58, endast att "med certeparti förstås avtal om hel- och delbefraktning". Den nyss berörda anvisningsrätten och demurrage-regleringen förekommer emellertid i avtalspraxis vid dokument som varken betecknar sig som certepartier eller har certepartiets vanliga omfång, och den kan även förekomma vid avslut som sker informellt på en "fixture note" eller rentav endast på telex. En fördjupad analys synes vara nödvändig som grundval för en användbar definition, och det kan ifrågasättas om en sådan över huvud taget lämpligen kan rymmas i lagtext.

Stockholms tingsrätt

I 95 § anges vem som har att utfärda konossement. Tingsrätten delar uppfattningen att utvecklingen lett till att kretsen av de personer som kan utfärda konossement utvidgats. En viss tveksamhet finns hos tingsrätten i fråga om kommitténs uttalande på sid. 52, 3 st. sista punkten. Där anges en tolkning av ordet "bortfraktare" innebärande att när frågan är vem som har rätt att utfärda ett konossement "bortfraktare" inte skall generellt ha samma innebörd som anges i 71 §. Tingsrätten har inte

annan uppfattning i fråga om tolkning av i lagtext förekommande uttryck än vad som i princip kommer till uttryck på s. 52. Emellertid vill tingsrätten här peka på det förhållandet att i 71 § direkt sägs vad som "i detta kapitel" skall förstås med "bortfraktare". Med hänsyn härtill kan det ur lagtolkningssynpunkt möjligen synas mindre lyckat att i motiven till lagen lämna öppet möjligheter för viss annan tolkning. Tingsrätten inser svårigheten att avfatta 95 § på annat sätt än kommittén föreslagit. Däremot kan möjligen 71 § omredigeras så att orden "i detta kapitel" utgår.

Göteborgs tingsrätt

I 71 § anges bl. a. vad som skall förstås med bortfraktare i femte kapitlet. Man har väl då anledning att utgå ifrån att begreppet bortfraktare i 95 § har den sålunda angivna innebörden. Jfr emellertid motiven s. 52.

Hovrätten för Västra Sverige

Vad tingsrätten uttrytt om begreppet bortfraktare i 95 § gäller jämväl denna terms användning i 123 och 151 §§. Presentationen av begreppet befraktare bör kanske justeras.

Sjöassuradörernas förening

Vid läsningen av 71 § första stycket uppstår viss svårighet att utröna befraktarens roll vid befordran av gods. Å ena sidan definieras i första ledet befraktaren som den med vilken bortfraktaren träffar avtal om befordran av gods med fartyg. Detta torde vara den vedertagna definitionen. Å andra sidan får man av andra ledet ett intryck att begreppet "befraktare" ges en ny och snävare definition genom att ordet "underbortfraktare" därefter ställts inom parentes. Av motiven (s. 42 f) framgår visserligen kommitténs avsikt, men denna hade möjligen kommit till bättre uttryck i lagtexten, om därav framgått att bortfraktare kan vara "redare, befraktare, som på grund av fraktavtalet slutit avtal om underbortfraktning, eller annan". (Jfr R. Beckman: Handbok i sjörätt, femte uppl s. 109.)

Sveriges speditörförbund

Meningen "Bortfraktaren kan vara redare, befraktare (underbortfraktare) eller annan" är måhända påkallad med hänsyn till den tveksamhet som framkommit i den rättsvetenskapliga diskussionen beträffande den närmare bestämningen av bortfraktarebegreppet. Innebörden är att vem som helst kan vara bortfraktare som avgivit ett transportlöfte. Men man frågar sig vilken funktion omnämmandet av "redare, befraktare (underbortfraktare)" fyller när dessa ord efterföljs av "eller annan".

Att i lagtext korrekt precisera vad som menas med "delbefraktning" är svårt. Den föreslagna definitionen är bristfällig. För det första är termen "full last" missvisande; den används nämligen i dagligt sjöfartsspråk för att beteckna det fall då transportkunden lämnar en "lastenhet" ("full load") — godsbehållare, pall, container, trailer — till skillnad från det fall då vanligt styckegods avlämnats, vilket f. ö. ofta sammanställs till "fulla laster" av en speditör eller redaren själv. För det andra är avgränsningen mot transport av styckegods mindre lyckad. Delbefraktning kan nämligen föreligga utan att certeparti upprättas. Enligt förbundet är det tveksamt om en definition över huvud behövs — i all synnerhet som

kommittén inte redovisat vilka konsekvenser som skulle följa av definitionen. Om en definition likväl skall innefattas i paragrafen, måste den få en annan lydelse.

Svenska bankföreningen

Innebörden av begreppet bortfraktare är f. n. ej klar. Detta skapar stundom i det praktiska rättslivet — bl. a. i rembursärenden — en besvärande osäkerhet närmast i anknytning till spörsmålet om vem som kan utfärda konossement. Genom en ny lydelse av 71 § sjölagen enligt sjölagskommitténs förslag och kommitténs uttalanden i anslutning till denna paragraf bringas större klarhet i denna fråga, såvitt gäller konossement, som är underkastade svensk lag.

72 §

Svea hovrätt

Formuleringen synes oklar, eftersom uttrycket ”med undantag som föranledes av 122, 123 och 168 §” formellt kan kvalificera uttrycket ”lända till efterrättelse”, vilket uppenbarligen inte är avsett. Den danska och norska formuleringen är klarare.

76 §

Svea hovrätt

Den svenska texten avviker här från den danska och den norska på ett sätt som kan leda till oläglig språkförbistring: i de danska och norska förslagen inkluderas bemanning, proviantering och utrustning (”resevärdighet”) och lastutrymmenas skick (”lastvärdighet”) i begreppet sjövärdighet, medan det svenska sidoställer sjövärdighet (”i teknisk mening”) med det övriga. Detta medför bl. a. i sin tur en avvikelse även i 118 § 1 st. Såsom framhålles i Björkelunds arbete Sjövärdighet och ansvar, s. 106, 107, har sjövärdighetsbegreppet i svenskt språkbruk inte en så fixerad mening att det mera vidsträckta begreppet är uteslutet.

97 §

Svea hovrätt

Formuleringen i 1 st. att avlastaren är ersättningskyldig endast om han eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse är missvisande och motsäges av 2 st., som anger ytterligare en grund på vilken bortfraktaren kan göras ansvarig. Ordet ”endast” synes böra utgå. Härigenom nås även överensstämmelse med den danska och den norska texten.

Det kan förtjäna nämnas att termen ”avlastaren” såsom beteckning för den som ådrar sig ansvaret är tvivelaktig. Termen återger det engelska ”shipper”, som snarare används som beteckning på befraktaren än på den som är avlastare i vår mening, och det franska ”chargeur”, som däremot betyder avlastare. Avlastaren, som inte står i kontraktsförhållande till redaren, synes emellertid inte böra hållas ansvarig annat än enligt allmänna skadeståndsregler, medan befraktaren borde vara den i första hand ansvarige.

Sveriges speditorförbund

Ordet ”endast” i första stycket bör utgå. Annars uppkommer en motsägelse i andra styckets avvikande regel. Betänkandet följer sjölagens nuvarande regel i det att paragrafen endast reglerar ”avlastarens” ansvar.

Däremot behandlas inte ansvaret för bortfraktarens avtalspart — befraktaren — när denne är en annan än avlastaren. Det är i själva verket förvånande att sjölagen här inte i första hand behandlar rättsförhållandet mellan parterna i fraktavtalet. Dessutom är det tveksamt om det skärpta ansvaret för "farlig last" verkligen bör kanaliseras till avlastaren. Förbundet vill därför föreslå, att man nu begagnar tillfället att utbyta avlastaren mot befraktaren. I de fall då avlastaren är en annan än befraktaren, torde det i regel vara möjligt för befraktaren att skydda sig genom avtalad regress. Det kan måhända också tänkas, att de regler som gäller i rättsförhållandet mellan bortfraktaren och befraktaren då analogivis kan tillämpas i rättsförhållandet mellan befraktaren och avlastaren.

98 §

Svea hovrätt

Den föreslagna formuleringen av 98 § ger närmast vid handen att räddnings- och bärgningsdeviationer aldrig medför ansvar för därav förorsakad godsskada, medan man vid andra deviationer måste bedöma om deviationen varit skäligen. I motiven (s. 59) uttalas emellertid att skälighetskrav måste uppställas även vid räddnings- och bärgningsdeviationer, vilket torde överensstämma med gängse uppfattning. Avsaknaden av uttrycklig regel kan ge intrycket att skillnaden närmast skulle ligga i att skäligheten vid räddnings- och bärgningsdeviationer presumeras, medan den vid övriga deviationer måste särskilt påvisas. Oavsett hur man ställer sig till detta bör framhållas, att räddning av liv och bärgning av egendom inte kan helt likställas, och att deviation för det förra ändamålet endast i undantagsfall kan ge upphov till ett ersättningskrav från lastägaren (jfr nuvarande 98 § andra stycket).

Stockholms tingsrätt

Deviationsbestämmelsen är i viss mån knuten till 1 st. i lagrummet, där det sägs att resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet, men i sak torde de båda lagrummen ha i stort sett samma konsekvenser. Ett par synpunkter torde i detta sammanhang kunna framföras. I fråga om bestämmelsen i 98 § säger kommittén att jämväl i fortsättningen torde böra upprätthållas det i motiven till gällande lag understrukna kravet på skälighet även när det är fråga om deviation för bärgning. Meningarna om tolkning av HaagL har varit delade. Till en början kan möjligen den frågan ställas om den föreslagna lagtexten som överensstämmer med HaagL:s bestämmelse är särskilt lyckad när det gäller att utsäga detta krav. Konventionens engelska text synes utgå ifrån att räddning av människoliv och bärgning av gods är i och för sig anledning till deviation. Det kan ju tänkas andra anledningar till deviation. För sådana andra anledningar uppställs i konventionstexten ett skälighetsrekvisit. Detta kan sägas innebära att konventionen utgår från att räddning av människoliv och bärgning av fartyg eller gods i princip är att anse som skäligen anledning till deviation. Det är givet att även i sådana fall en skälighetsbedömning kan vara påkallad. En deviation från en resa exempelvis från Sverige till England för att rädda en nödställd eller skeppsbruten i Medelhavet torde komma i konflikt med skälighetsrekvisitet liksom en deviation för bärgning av gods av endast ringa värde allmänt sett. Så långt finns väl inget att anföra i anledning av vad kommittén anfört. Det sag-

da innebär alltså enligt tingsrätten att ett allmänt förnuftigt skälighetskrav finns när det gäller deviation för räddning av människoliv samt bärgning av fartyg och gods men det i konventionstexten utsagda "or any reasonable deviation" är ett principiellt krav som uppställs på andra deviationer än de angivna, vilka principiellt i och för sig är "reasonable deviation". Konventionens artikel 4 (2) (1) innehåller ju inte uttrycket "or any reasonable deviation". En anledning till detta kan möjligen vara att artikeln 4 (1) (1) är avsedd att täcka ett vidare område än vad som kan anges med begreppet deviation. I detta sammanhang kan frågan om bevisskyldigheten vara intressant. Denna fråga upptas till viss diskussion i följande avsnitt.

Göteborgs tingsrätt

Enligt kommitténs mening (s. 59) torde böra upprätthållas det i motiven till gällande lag understruken kravet på skälighet även när fråga är om deviation för bärgning. Denna tankegång synes emellertid ej ha kommit till uttryck i den föreslagna lydelsen av paragrafen, som formulerats så som om varje deviation för bärgning av fartyg eller gods vore skälig. Jfr paragrafens nuvarande lydelse.

Sveriges advokatsamfund (styrelsen)

Språkliga skillnader föreligger mellan regleringen av deviation i den föreslagna 98 § och motsvarande regel i 176 § enligt förslaget om passagerarbefordran utan att någon saklig skillnad synes åsyftad. De båda stadgandena bör utformas identiskt, och formuleringen i den föreslagna 176 § synes vara att föredra.

101 §

Svea hovrätt

Ändringarna i första stycket motiveras av införandet av Haagreglerna i sjölagen. Ändringen i andra stycket, till att lastägaren ej kan nås, inbefattar i och för sig en förbättring av sjölagens regel, men det är liksom i den nuvarande texten oklart vilken den "lastägare" är som skall ha meddelande; de parter som kan komma i fråga är närmast befraktaren, mottagaren (enligt konossementet) och avlastaren.

118 §

Svea hovrätt

Paragrafen innehåller huvudregeln om transportansvaret. För närvarande stadgas i denna paragraf endast en culparegel med omvänd bevisbörda, vilket torde innefatta den lämpligaste regleringen för inrikes sjötransporter. Haaglagen uttrycker förmodligen samma princip genom ett komplicerat normsystem, vilket samtidigt modifierar huvudregeln genom att befria redaren från ansvar för s. k. nautiska fel och brand.

Förslaget inför i 3 st. en ny — och välmotiverad — regel att skadeståndet vid medverkande å befraktarens sida skall jämkas efter vad som finnes skäligt. Eftersom en del av friskrivningsgrunderna under c—p typiskt sett måste innebära ett vållande på befraktarens sida har man emellertid anledning att fråga sig om jämkningsregeln gäller även dessa.

Stockholms tingsrätt

Detta lagrum motsvarar den ofta diskuterade 4 § i HaagL. I fråga om de föreslagna ändringar som endast innebär omformuleringar har tingsrätten inget att anföra.

En fråga som föranlett viss diskussion är vem av parterna, bortfraktaren eller befraktaren, som är bevisskyldig för fartygets tillstånd vid resans början, eller m. a. o. är bortfraktaren bevisskyldig för att fartyget var sjövärdigt eller är befraktaren bevisskyldig för att fartyget var sjöovärdigt vid resans början. Det finns skäl antaga att denna fråga är av viss betydelse i praktiken och tingsrätten vill ifrågasätta om inte anledning kan finnas att lagstiftningsvägen ta ställning till denna fråga. Tingsrätten är väl medveten om att det är en svårlöst fråga, vilket torde framgå inte minst av olika uttalanden i litteraturen. När det gäller frågan om bevisskyldigheten för tillbörlig omsorg avseende sjövärdigheten kan det möjligen ifrågas om den föreslagna lagtexten är tillräckligt upplysande. I 118 § 1 st. sägs att bortfraktaren ej är ansvarig för förlust eller skada till följd av brist i fartygets behöriga skick om icke bristen beror av att han eller någon för vilken han svarar underlåtit att före och vid resans början iakttäta den omsorg i detta hänseende som gäller enligt 76 §. Tingsrätten är väl medveten om risken att försöka läsa in bevisregler i lagrum där lagstiftaren inte direkt uttalat sig i frågan om bevisskyldigheten. Det kan i anslutning till det sagda ifrågasättas om man inte bör söka reda ut denna fråga om bevisskyldigheten trots att klart uttalande i konventionen inte finns i denna del. I fråga om brister i fartyget som uppstår under resan säger kommittén att bortfraktaren i princip bör vara ansvarig men att sådana brister ofta är av den natur att bortfraktaren är fri från ansvarighet på grund av regeln om s. k. nautiska fel. Det är möjligt att så är fallet. I den mån felen skulle vara att hänföra till något förhållande som inte är nautiskt fel återkommer emellertid frågan om bevisskyldigheten och frågan om medverkan.

Tingsrätten vill nu något beröra dels den ovan angivna frågan om deviation dels ock den i q) upptagna bevisregeln och jämningsregeln.

Vad beträffar deviation innehåller ju 2 st. i lagrummet att bortfraktaren inte är ansvarig för förlust eller skada på grund av sådan deviation som avses i 98 § 2 st., dvs. deviation för räddning av människoliv eller för bärgning av fartyg eller gods eller av annan skäligen anledning. Här anmäler sig genast flera frågor som diskuterats i litteraturen och som också prövats av domstolar, såsom den redan ovan under 98 § diskuterade frågan samt vidare frågan om den i och för sig skäligen deviationen utförs på ett culpöst sätt med påföljd att skada uppstått, om konsekvensen av en deviation som inte kan anses ha täckning i de för den ansvarsfria deviationen uppställda rekvisiten, m. fl. frågor. Tingsrätten anser sig i detta sammanhang inte böra gå in på dessa frågor utom den bevisfråga som kan uppkomma i anledning av en deviation. Att tingsrätten något vill uppehålla sig vid denna fråga beror på att kommittén föreslår att HaagL:s motsvarande bestämmelse 4 § 2 mom. 2 st. 1 p. skall utgå. Kommittén har som skäl för att låta bestämmelsen utgå anført, att regeln ansetts överflödig och därför ej medtagits i förslaget. Innebörden av den bestämmelse som sålunda skall utgå har diskuterats i olika sammanhang. En mening som ofta framförts och för vilken otvivelaktigt finns stöd i avfattningen av 2 mom. i 4 § i HaagL är att när bortfraktaren visat att någon av de under c.—p. angivna omständigheterna förelegat lastägaren måste visa att culpa förelegat å bortfraktarens sida för att

denne skall bli ansvarig. När kommittén nu anser regeln överflödig kan detta tydas som uttryck för att kommittén anser att den bevisregel som må innefattas i stadgandet måste anses framgå av första punkten i 2 mom., dvs. att bortfraktaren har att visa förekomsten av någon av de under c.—p. angivna händelserna liksom att lastägaren har att visa culpa på bortfraktarens sida. Emellertid vill tingsrätten i detta sammanhang peka på att bestämmelsen som enligt förslaget skall utgå inte är utformad som bevisregel i vidare mån än det krav på bevisningens styrka som kan utläsas av uttrycket "där antagas må". Regeln synes vara att förstå som en materiell regel som innebär, att när medverkan till skadan förelegat på bortfraktarens sida denne inte blir fri från ansvar. Skulle därmed avses att bortfraktaren får hela ansvaret på sig — och så torde bestämmelsen ha uppfattats på visst håll — föreligger väl en materiell regel av annat innehåll än vad som kan bli följden av den föreslagna punkten q). (Jfr Brackhus Six lectures s. 19 ff.) Den ändring som denna punkt innehåller vill tingsrätten helt ansluta sig till. En fråga i sammanhanget är om en bidragande skadeorsak skulle visa sig vara — inte vållande på befraftarens sida — utan casus. En tänkbar lösning är att denna konkurrens av skadeorsaker kan medföra att bortfraktaren inte blir skadeståndsskyldig fullt ut. Men så helt klart är dock inte detta. Det kan synas tveksamt om den föreslagna lagtexten i sig själv medger en sådan tolkning. Detta av den anledningen att som undantag från bortfraktarens fulla ansvar anges vållande på befraftarens sida. Det kan nu nämligen sägas, att om bortfraktarens ansvar skulle inskränkas av annan omständighet än vållande på befraftarens sida, varför innehåller lagrummet då inte något om detta, exempelvis "annan omständighet för vilken bortfraktaren inte kan svara". Det kan tänkas föreligga ytterligare skäl till tveksamhet för att casus skulle vara en sådan konkurrerande skadeorsak som skulle kunna medföra nedsättning av bortfraktarens skadeståndsansvar. Enligt lagrummets andra stycke föreligger ju inte ansvar för deviation enl. 98 § och ej heller för räddning eller bärgning enl. 1). En bortfraktare som gör en otillbörlig deviation blir ansvarig för den skada som därigenom kan komma att åsamkas godset. Detta ansvar har i vissa länder konstruerats som ett casus mixtusansvar. Om man nu vid en inte godtagbar deviation med casus skulle tillämpa ett på grund av konkurrens delat skadeståndsansvar och alltså inte längre tillämpa casus mixtus skulle man komma att avlägsna sig från rättstillämpningen i länder med denna princip och även från resultatet av rättstillämpning som grundar sig på ansvaret för en s. k. common carrier. Tillämpar man å andra sidan casus mixtus i fråga om deviation men låter casus vara en konkurrerande skadeorsak i enlighet med sista stycket i 118 § kan man få olika resultat i tämligen likartade skadeståndsfall.

Hovrätten för Västra Sverige

Hovrätten ifrågasätter om ej uttrycket högre hand bör bibehållas. Det täcker t. ex. fall av förödande epidemisk sjukdom och nukleär skada i fredstid, vilka händelser inte synes omfattade av uttrycket naturkatastrof.

Göteborgs tingsrätt

Konventionens uttryck i art. 4 mom. 2 d) "Act of God" ("acte de Dieu") bör, såsom skett i den danska och den norska texten, översättas med det mera presicerade ordet "naturkatastrof".

Sjöassuradörernas förening

I 118 § d) anges att bortfraktaren ej är ansvarig för förlust eller skada, som beror av "högre hand". Möjligen borde en mer adekvat översättning kunna finnas av franska "acte de Dieu" och engelska "Act of God". En viss vägledning ger måhända Svensk Handordbok, som likställer "force majeure" med "övermäktiga omständigheter". De danska och norska texternas hänvisning till "naturkatastrofer" torde inte vara tillräcklig. (Såvitt kunnat finnas är uttrycket "högre hand" sällsynt i svensk lagstiftning. Det har endast kunnat återfinnas i 1902 års lag om elektriska anläggningar, där det talas om "händelse av högre hand".)

Enligt 118 §, sista stycket, skall, "då bortfraktaren visar att vållande på *befraktarens* (understruket här) sida medverkat till uppkommen skada", skadeståndet jämkas efter vad som finnes skäligt. Enligt vad som tidigare framgått av 71 § är befraktaren den som träffat avtal med bortfraktaren om godsets befordran med fartyg. I och för sig behöver befraktaren eller hans folk inte ta fysisk befattning med godset. Däremot torde det väl kunna hända att avlastaren, som inte behöver vara identisk med befraktaren, kan medverka till skada eller förlust genom sitt vållande. Situationen vid fob-köp kan härvidlag tjäna som exempel. Mot denna bakgrund hade det varit önskvärt om såväl "befraktaren" som "avlastaren" omfattats av bestämmelsen i detta stycke.

Sjörättsföreningen i Göteborg

I denna bestämmelse synes föreligga en upprepning, då det i såväl andra styckets första punkt som i samma styckes andra punkt 1. utsäges, att bortfraktaren icke är ansvarig för skada som uppkommit i samband med vissa livräddnings- och bärgningsåtgärder. Detta är uppenbarligen en följd av att även konventionen synes innehålla en upprepning på denna punkt. Föreningen ifrågasätter dock om det är nödvändigt att så sker även i den svenska lagtexten.

120 §

Svea hovrätt

Enligt femte stycket sker bortfall av ansvarsbegränsningen vid uppsåt och grov vårdslöshet med insikt att förlust eller skada sannolikt skulle uppkomma. Detta är ett vårdslöshetsbegrepp som inte synes förekomma på annat håll i svensk rätt (jfr dock begreppet dolus eventualis). Hovrätten vill påtala den rätts tekniska olägenhet som kan bestå genom att olika vårdslöshetsbegrepp används vid olika transportmedel.

Sveriges advokatsamfund (styrelsen)

Enligt paragrafens sista stycke liksom enligt konventionens art. 4: 5 h) är bortfraktaren helt fri från ansvar för godsskada så snart avlastaren svikligen lämnat oriktig uppgift om godsets beskaffenhet eller värde. Denna bestämmelse synes för svensk rättsuppfattning utomordentligt drastisk, framför allt om skadan saknar allt samband med den svikliga uppgiften. Effekten kan i synnerhet bli obillig mot en godtroende konossementsinnehavare. Med hänsyn till bestämmelsen "allt- eller intet-effekt" torde det vara motiverat åtminstone att motivedes kommentera dels det subjektiva rekvizitet "svikligen", dels det anmärkningsvärda rekvizitet att "avlastaren lämnat uppgift i konossement eller annan frakthandling".

Sjörättsföreningen i Göteborg

I sjätte stycket av denna paragraf införes en ny bestämmelse av innebörd, att bortfraktaren är helt fri från ansvar för skada på godset, om avlastaren lämnat oriktig uppgift om godsets beskaffenhet eller värde i konossementet. Bestämmelsens definitiva utformning synes leda till resultatet, att bortfraktaren är fri från ansvar om oriktig uppgift lämnats, även om denna uppgift saknar varje samband med skadan och dess beräkning. Detta synes vara en för svensk rättsuppfattning utomordentligt drastisk bestämmelse, som kan leda till stötande resultat. Möjligen är det detta som kommittén haft för ögonen när lagtexten utformats: "har avlastaren *svikligen* lämnat", eftersom rekvisitet svek icke synes föreligga enligt konventionstexten. Det hade varit värdefullt om kommittén på denna punkt lämnat en närmare motivering för hur denna bestämmelse skall tillämpas i praktiken. Föreningen har i detta sammanhang också observerat, att såväl förslaget som konventionstexten talar om att avlastaren lämnat oriktig uppgift *i konossementet*, vilket synes oegentligt enär konossementet aldrig utställes av avlastaren. Bestämmelsen tager givetvis sikte på de uppgifter avlastaren lämnat till bortfraktaren för införande i konossementet. Denna distinktion borde måhända framgå.

121 §

Svea hovrätt

121 § om reklamation genomför den i Haaglagen gällande regeln att försummad reklamation inte medför talans förlust utan endast en presumtion att godset utlämnats sådant det beskrivits i konossementet. Regeln överensstämmer inte med sjölagen. Såsom regeln är utformad är dess verkan oviss, emedan styrkan av det beviskrav som befraktaren måste uppfylla inte anges.

Stockholms tingsrätt

Den här föreliggande reklamationsregeln har som kommittén anfört ansetts svårtolkad enligt gängse nordisk rättsuppfattning. Anledningen härtill kan möjligen sökas i det förhållandet att konventionstexten talar om *prima facie*bevisning. Det förefaller som om man i den nordiska diskussionen givit detta uttryck den betydelsen att bevisskyldighet skulle åvila den part som har sannolikheten emot sig. Hur denna sannolikhet i princip skulle bestämmas synes inte ha blivit föremål för närmare analys. Emellertid skulle en konsekvens av denna uppfattning vara att om enl. artikel 3 (6) i konventionen reklamation gjorts inom tre dagar sannolikhet skulle föreligga för att godset var skadat men om sådan reklamation ej skett sannolikheten skulle vara att godset var oskadat. Vidare synes man ha menat att denna innebörd av *prima facie*bevisning medfört att bevisbördan skulle kunna kastas om allt eftersom sannolikheten förelåg för den ena eller andra omständigheten. Tingsrätten vill här ansluta sig till den uppfattningen att man inte bör räkna med någon sådan överflyttning av beviskyldigheten. Anledningen till denna uppfattning är att den ovan angivna innebörden av "prima faciebevisning" inte kan godtagas. Den engelska konventionstexten ger närmast vid handen att med uttrycket "prima facie evidence" avses vad som kan kallas lagstadgad presumtion. Om nu frånvaron av reklamation är ett *prima facie*bevis för att godset inte var skadat vid lossningen så skulle detta då inte innebära annat än att styrkan av beviskravet ändrats så att kravet på

bevisningen är större när reklamation inte skett än när den skett. En sådan uppfattning finner tingsrätten inte vara oförenlig med svensk uppfattning.

Hovrätten för Västra Sverige

I 121 §, som återger den mångdiskuterade bestämmelsen i HVR III: 6, torde (det indirekt givna) kravet att skadan skall vara "uppenbar" för att utlösa omedelbar reklamationsskyldighet vara alltför högt ställt från saklig synpunkt även om bestämmelsens konsekvenser gör att frågan inte är särskilt betydande. "Synlig" innebär en rimligare avvägning. Rekvisitet "uppenbar" har också rätt dålig täckning i originaltexterna ("apparent").

Sveriges advokatsamfund (styrelsen)

Det synes överflödigt och möjligen vilseledande att i första punkten anknyta reklamationen till "tiden för lossningen och utlämningen till behörig mottagare". Lossningen torde alltid föregå utlämnandet och i andra punkten anges endast utlämningen som utgångspunkt för reklamationsfristen. Hänvisningen till lossningen finns inte i den engelska konventionstexten och bör därför kunna utgå.

122 §

Svea hovrätt

Det i Haaglagen 1 § c förekommande uttrycket att till gods i lagens mening inte räknas sådant som i fraktavtalet anges som lastat på däck och så befordras förefaller knappast att vara förbättrat genom förslagets formulering (1 st.) "...och befordras på det sättet". F. ö. är det knappast i fraktavtalet, utan i "konossement eller annan frakthandling" (jfr 120 § 6 st.), som däckslastningen bör anges; att däckslastningen dessutom skall vara avtalad eller ha stöd i sedvänja utsägs i sjölagen 91 §, som förslaget ej ändrar.

Rätten till friskrivning vid transport av levande djur och däckslast överensstämmer med sjölagens regel, medan både Haaglagen och konventionen föreskriver automatisk ansvarsfrihet. Såväl på denna punkt som i övrigt synes paragrafen vara anpassad till svensk rätt.

Sveriges speditionsförbund

Vad beträffar undantaget av befordran av levande djur och däckslast från den tvingande regleringen gäller att sådan befordran dels måste vara avtalad dels även angiven i frakthandlingen. Detta borde uttryckas tydligare i lagtexten. T. ex. "gods som enligt fraktavtalet får lastas på däck och befordras på det sättet, dock under förutsättning att uppgift härom intagits i frakthandlingen".

130 §

Svea hovrätt

130 § medför att redarens ansvar för dröjsmål faller under samma regler som hans ansvar för skada och förlust av gods. Detta kan vid jämförelse med 122 § 1 st. ge intrycket att även dröjsmålsansvaret enligt 130 § är tvingande, vilket enligt motiven inte är avsett. Ett förtydligande är önskvärt.

Sjöassuradörernas förening

I anslutning till behandlingen av 71 och 118 §§ diskuterades användningen av ordet "befraktare", vilket återkommer i 130 §. I det sammanhang som berörs i denna paragraf kan frågas, varför inte — som sker i t. ex. 101 och 102 §§ — även *lastägarens* resp. *avlastarens* intressen tillgodoses.

151—152 §§

Svea hovrätt

I den föreslagna definitionen av konossement i 151 § st. 1 anges att konossementet skall vara utfärdat av bortfraktaren eller å hans vägnar. Detta medför efter ordalydelsen att ett konossementsformulär som är undertecknat "för befälhavaren" på ett av bortfraktaren underbefraktat fartyg inte är ett konossement, eftersom regel saknas om att befälhavaren har makt att binda den kontraherande bortfraktaren eller att sådana handlingar skall anses vara undertecknade för bortfraktarens räkning. En jämkning på denna punkt synes påkallad.

Den uppdelning i obligatoriska och icke-obligatoriska konossementsuppgifter som förekommer i sjölagen och intas i 151 § 2 st. och 152 § 1 st. saknar motsvarighet i konossementskonventionen. Försöket att inta konventionens regel i lagtexten väsentligen oförändrad men ändå upprätthålla sjölagens distinktion har resulterat i att en handling med konossementets rättsverkningar inte behöver uppta sådana väsentliga uppgifter som uppgift om det inlastade godset och om mottagaren. Slopandet av kravet på bortfraktarens underskrift torde kunna motiveras med behovet av rationalisering och mekanisk framställningsprocess. Vilken funktion angivandet av de återstående obligatoriska uppgifterna dag och ort för utfärdandet, uppgift om avlastaren och uppgift om inlastningsort och fartyg skall äga synes emellertid efter denna drastiska nedskärning ovisst.

152 § 2 st. upptar regeln om bortfraktarens reservationsrätt, dock med det förtydligandet i förhållande till Haaglagen och konventionen, att uppgifterna måste intas, låt vara med reservation, om avlastaren så begär. Detta torde överensstämma med vad som sker i förrättningslivet och kan såtillvida vara en praktisk regel.

Stockholms tingsrätt

I nu gällande 151 § anges att konossementet skall innehålla "uppgift å det inlastade godset". Kommittén har i förtydligande syfte föreslagit den ändringen att godsets art och mängd skall anges i konossementet. Enligt förslaget skall på avlastarens begäran angivas bl. a. godsets art och dess vikt eller mått eller stycketal. I likhet med vad f. n. gäller måste enligt förslaget (151 §) vissa uppgifter såsom obligatoriska ingå i konossementet under det att uppgifter av samma slag (152 §) skulle ingå på avlastarens begäran. I 151 § finns i motsats till 152 § inte någon bestämmelse om rätt för utställaren att göra förbehåll beträffande uppgift som avlastaren lämnat. Frågan om skyldighet att i konossement ta in uppgifter enligt förslaget 152 § 2 st. har tidigare varit uppe till diskussion, redovisat i förarbetena till nuvarande 152 §. Rätten att göra förbehåll har ansetts vara en fråga mellan avlastaren och redaren. Avlastaren skulle alltså kunna tänkas avstå från kravet att bortfraktaren skall verkställa kontroll och medge bortfraktaren rätt att reservera sig innebärande att redaren då i princip skulle vara skyddad mot godsemottagaren. Den

godsbeskrivning som anges i konventionen art. 3.3. motsvaras av de uppgifter som enligt förslaget (152 §) kan ingå i konossementet. En skillnad tycks emellertid föreligga i konstruktionen av konossement enligt å ena sidan förslaget och nu gällande SjöL samt å andra sidan konventionen. Enligt konventionstexten är konossementsutfärdaren ej pliktig att i konossementet inta uppgift ang. märkning, vikt, mått eller antal som han har grundad anledning att betvivla eller som han skäligen inte kan anses pliktig att undersöka. Enligt kommittéförslaget 152 § 2 st. är bortfraktaren inte skyldig att i konossementet utan förbehåll intaga uppgift av ifrågavarande slag, vars riktighet han har grundad anledning att betvivla eller som han inte rimligen haft möjlighet att undersöka. Att bortfraktaren med sådan reservation är skyldig att ta in uppgifter av ifrågavarande slag i konossementet har uttalats av bl. a. Sejersted. Enligt tysk och engelsk uppfattning synes konossementsutfärdaren kunna vägra att ta in uppgifterna i konossementet. Konsekvensen av det ena eller andra förfarings sättet är svår att överblicka. Det har sagts att intagning av en okontrollerad uppgift ur omsättningspunkt skulle vara av större intresse än en motsatt reglering. Ståndpunkten kan synas tveksam.

Sveriges speditörförbund

Konossementet kan inte ange "till vem godset skall lämnas ut på bestämmelseorten" (152 § punkt 5). Detta vet man nämligen inte vid tidpunkten för utställandet av konossementet, som ju är avsett för överlåtelse. Vad som åsyftas torde i stället vara den som i konossementen vanligen anges under texten "notify address". Förbundet vill föreslå att texten i punkt 5 utbyts mot "den som på bestämmelseorten skall underrättas om godsets ankomst".

Svenska bankföreningen

Avfattningen av det föreslagna stadgandet i 151 § sjölagen borde enligt bankföreningens mening förtydligas på en punkt. Här avses lokutionen att "med konossement förstås en av bortfraktaren eller på hans vägnar *utfördad* handling" etc. F. n. stadgas i 151 § sjölagen att konossement skall uppta utfärdarens *underskrift*. I det praktiska rättslivet anses ett konossement i och för sig utfärdat även om underskriften ej verkställts egenhändigt utan blott med faksimilestämpel. Om emellertid egenhändig underskrift skall anses vara ett formkrav för konossementet, kan en handling utan annan underskrift än en stämpel fränkännas karaktären av konossement. I sjölagskommittens motiv berörs ej om egenhändig underskrift skall betraktas såsom ett formkrav, och lagtexten kan ej anses besvara frågan. Det vore önskvärt med ett klarläggande på denna punkt under den fortsatta behandlingen av ärendet.

167 §

Svea hovrätt

167 § innefattar en omnumrering och beträffande första stycket en önskvärd språklig förenkling av motsvarande regel i sjölagen. I andra stycket är den föreslagna texten missvisande och synes böra lyda: "Har genomgångskonossement utfärdats, får bortfraktaren ej utfärda särskilt konossement för del av beföringen . . .".

Sveriges speditörförbund

Inte minst med hänsyn till att förslaget i 123 § innehåller ansvarsregler för annan än transportkundens avtalspart, är det nödvändigt att 167 §, andra stycket, omformuleras. Texten skulle annars kunna tolkas sålunda, att lokalkonossement överhuvud inte får utfärdas, när det föreligger ett genomgångskonossement, dvs. inte ens för att reglera rättsförhållandet mellan genomgångsbortfraktaren och den som åtagit sig att i förhållande till honom utföra en del av transportsträckan. Texten bör i stället lyda: "Om bortfraktaren utfärdat genomgångskonossement, får han ej utfärda särskilt konossement för del av befordringen."

168 §

Göteborgs tingsrätt ifrågasätter om inte 176 § första stycket också hör till de bestämmelser som ej kan åsidosättas genom avtal, åtminstone till den del det handlar om fartygets behöriga skick.

4.2 SjöL 6 kap.

172 §

Svea hovrätt

Det föreslås att bestämmelserna i kapitlet i princip skall vara dispositiva och att de skall kunna åsidosättas genom bl. a. sedvänja. Ehuru det ej torde låta sig göra att i förevarande sammanhang åstadkomma en definition av begreppet sedvänja, bör dock understrykas att detta i passagerarens intresse bör ges en restriktiv tolkning.

Förslaget innefattar icke någon föreskrift om utfärdande av biljett eller annan färdhandling, och det synes ej heller påkallat att införa regel av sådant innehåll. Dock kan förtjäna övervägas att införa en regel som går ut på att bortfraktaren, om han vill göra gällande avtal om avvikelser från lagens dispositiva bestämmelser, skall ha tillsett att avvikelserna manifesterats i färdhandling eller på annat tydligt sätt.

174 §

Sveriges advokatsamfund (styrelsen)

På rättsförhållandet mellan bortfraktaren i befordringsavtalet och den verkställande transportören skall 6 kap. gälla "i tillämpliga delar" och 5 kap. "i övrigt". Bestämmelsen synes alltför oklar. Man frågar sig exempelvis om meningen är att den verkställande transportören skall ha samma befordrings- och vårdansvar gentemot bortfraktaren som denne har gentemot passageraren och om detta ansvar i så fall också är tvingande enligt 6 kap. i strid mot vad som må ha avtalats i certeparti eller liknande avtal mellan den kontraherande och den verkställande transportören. Problematiken är mycket komplex (jfr exempelvis Grönfors, *Successiva transporter*, Stockholm 1968) och synes illa ägnad för en så svepande reglering som den nu föreslagna.

175 §

Svea hovrätt

Det föreslagna stadgandet innebär enligt sin ordalydelse att alla som vistas ombord på ett fartyg och ej kan hänföras till kategorin "ombordanställda" — innebörden av detta uttryck synes för övrigt något oklar — blir underkastade bl. a. begränsningsreglerna i den föreslagna 194 §.

En konsekvens synes bli att åtskilliga personer — bland dem, enligt vad som sägs i motiven s. 36, lots — blir fråntagna den förmån som tillerkänts dem genom att 254 § undantager dem från s. k. globalbegränsningen. Vidare bör framhållas den konsekvensen att exempelvis gäst på nöjesbåt och deltagare i sällskapsresa med chartrad båt synes falla under bestämmelsen. Det kan ifrågasättas huruvida dessa konsekvenser är i allo önskvärda.

176 §

Svea hovrätt

Den svenska texten avviker i 176 § 1 st. från den danska och den norska på ett sätt som kan leda till oläglig språkförbistring: i de danska och norska förslagen inkluderas bemanning, proviantering och utrustning ("resevärdighet") i begreppet sjövärdighet, medan det svenska sidoställer sjövärdighet ("i teknisk mening") med de övriga. Såsom framhålls i Björkelunds arbete Sjövärdighet och ansvar (s. 106, 107) har sjövärdighetsbegreppet i svenskt språkbruk inte en så fixerad mening att det mera vidsträckt sjövärdighetsbegreppet är uteslutet.

Beträffande 176 § tredje stycket andra punkten hänvisar hovrätten till vad som anförts under 98 § i yttrandet över SOU 1972:10. Ytterligare bör anmärkas att den föreslagna 98 § har lydelsen "för räddning av människoliv eller för bärgning av *fartyg eller gods*". Det framgår ej vad som motiverar skillnaden i avfattning.

177 §

Statens konsumentråd

177 § i förslaget upptar en dispositiv bestämmelse om förbud mot substitution av fartyg. För passagerarna har enligt utredningen substitutionsförbudet syftet att förebygga, att rabatter av biljettpriser berövas sin mening genom t. ex. substitution. Ett sådant syfte synes vara till fördel för den enskilde konsumenten och bör därför bibehållas. Sjölagskommittén har emellertid ifrågasatt behovet av ett lagfäst substitutionsförbud men, då de övriga nordiska länderna inte varit beredda frångå gällande förbud, bevarat detsamma i kommittéförslaget som en dispositiv regel.

Det angivna syftet tjänar ett angeläget konsumentintresse. Emellertid torde bortfraktaren genom friskrivning kunna göra regeln helt verkninglös. Från konsumentsynpunkt synes därför en tvingande regel om substitutionsförbud vara att föredraga.

181 §

Svea hovrätt anser att det bör genom ett motivuttalande klarläggas att ingripande mot resgods icke får gå utöver vad som rimligen är påkallat för uppnående av det aktuella syftet även om detta måhända följer av allmänna principer och kan inläsas i uttrycket "efter omständigheterna".

Sveriges advokatsamfund (styrelsen)

Styrelsen finner inte kommitténs motivering övertygande, när den vill inskränka passagerarens ansvar för farligt resgods från nuvarande strikta ansvar till ett culpaansvar. I en tid då transporter av farligt gods alltmer

uppmärksammas och tendensen tydligt går mot strängare transportföreskrifter och bättre skydd för dem som utsätts för faran synes den här föreslagna lindringen av ansvar inte befogad.

186 §

Konsumentombudsmannen framhåller att jämningsregeln i 2 punkten synes utgå från att passageraren har bevisbördan för att bortfraktaren hade bort kunna sälja den avbeställda biljetten till annan person. En så uppbyggd regel synes knappast ha något praktiskt värde från passagerarsynpunkt.

187 §

Hovrätten för Västra Sverige förordar, att uttrycket "befordringsavtalet" ersätts med "avtalet". Hovrätten påpekar också, att det svenska förslaget till skillnad från de övriga saknar en anslutande bestämmelse om reklamationskyldighet och tillägger, att upplysning om skälet härtil inte påträffats i motiven.

195 §

Svea hovrätt uttalar att den i förslaget gjorda kvalificeringen av vårdslöshetsbegreppet "av grov vårdslöshet och med insikt om att förlust eller skada sannolikt uppkomma" inte torde torde förekomma på annat håll i svensk lagstiftning.

196 §

Svea hovrätt anser att några strängare formkrav ej synes böra uppställas för sådan besiktning som föreslås i tredje stycket. Dock torde kunna övervägas föreskrift med syfte att trygga bevisning, exempelvis att skriftligt instrument i två exemplar skall upprättas över besiktningen.

Stockholms tingsrätt crinrar om att kommittén i motiveringen s. 49 uttalat att den presumption som kan bli följden av utebliven reklamation kan motbevisas genom "fullgörande av normal beviskyldighet". Enligt tingsrättens uppfattning höjer en sådan presumption kravet på styrkan hos motbevisningen.

Hovrätten för Västra Sverige har här samma erinran att göra som i fråga om 121 §. Med hänsyn till problemen om ansvar och om dispositionen över godset i slutskedet av transporten förefaller det föga ändamålsenligt att ange både lossningen och utlämningen till behörig mottagare som det senaste momentet för rättidig reklamation (jfr NJA 1951 s. 130 och 1956 s. 274).

Göteborgs tingsrätt hänvisar till sin erinran vid 121 §.

Handelskammaren i Göteborg och *Skånes handelskammare* erinrar om att 196 § 2 st. i förslaget bl. a. innehåller en bestämmelse, att vid skada på resgods underrättelse om sådan skada, som ej är uppenbar, skall givas bortfraktaren "inom femton dagar" från den dag, då godset ilandförts. När det rör skador på bilar som resgods, innebär den nya regeln en avsevärd skärpning. Från färjerederiernas sida har framhållits, att det är i hög grad önskvärt, att anmärkningar om skador i nu avsedda fall fram-

föres omedelbart vid debarkeringen. I annat fall riskerar man uppenbart att bli utsatt för skadeanmälningar, som avser skador som senare uppkommit i land. Rederierna har redan nu erfarenhet av att sådana ojusta anmälningar förekommer. Ordalydelsen i den gamla och den nya texten är visserligen densamma, men skillnaden ligger däri att bilar enligt de nya reglerna betraktas som resgods. Eftersom den angivna reklamationsfristen — femton dagar — finns upptagen i konventions-texten, torde det enligt handelskamrarna vara svårt att få någon ändring till stånd. Men vid prövning inför rättslig instans borde en fördröjd anmälan medföra att kraven på bevisning om skadans uppkomst ombord blev strängare.

Konsumentombudsmannen

Reklamation skall ske skriftligen inom femton dagar både när det gäller personskada, resgodsskada och dröjsmål med passagerarbefordran. Vid fall av uppenbar resgodsskada och vid dröjsmål med befordran av resgods "skall passageraren skriftligen underrätta bortfraktaren senast då godset föres i land eller utlämnas" (196 § 2 st. 1 p.). Underrättelse om resgodsskada fordras inte om godsets tillstånd klarlagts vid gemensam besiktning då passageraren mottog det" (196 § 3 st.). Reklamationsfristen bör enligt KO:s mening inte i något fall understiga en månad. Det bör framhållas att svenska researrangörer i överenskommelse med KO på grundval av lagen (1971: 112) om förbud mot otillbörliga avtalsvillkor godtagit en reklamationsfrist om två månader.

KO anser vidare att ett absolut krav på skriftlig reklamation inte bör uppställas. Det bör vara möjligt att reklamera muntligen såväl till befäl ombord som till bortfraktarens tjänstemän i land.

Det synes överdrivet att — på sätt kommittén gör — hävda att den gemensamma besiktningen utgör ett undantag från reklamationsplikten (specialmotivering till 196 § 3 st. s. 57). Inte nog med att en anställd hos bortfraktaren måste tillkallas för att kravet på gemensam besiktning skall vara uppfyllt utan passageraren och bortfraktarrepresentanten måste också klarlägga godsets tillstånd. Detta torde innebära att man inte bara skall konstatera skada utan även dennas omfång och att parterna skall vara ense härom. Den föreslagna regeln är så komplicerad att den får antas komma att sakna praktisk betydelse.

Det kan tilläggas att enligt 26 § 1 st. luftfartslagen åligger det bortfraktaren att göra anmärkning i fråga om skada när resgods inlämnas för befordran vid äventyr att det annars anses som avlämnat i oskadat skick. Reklamation kan göras skriftligen eller genom anteckning på befordringshandlingen.

Sveriges advokatsamfund framhåller att utgångspunkten för reklamationsfristen i andra stycket anges vara "då godset föres i land eller utlämnas". Av motiven (s. 49) kan slutas att "föres i land" syftar på handresgods och "utlämnas" på annat resgods. Detta bör enligt samfundet anges i lagtexten, då eljest "föres i land" också kan syfta på annat resgods.

Sveriges redareförening framhåller att den föreslagna reklamationsfristen "inom 15 dagar" i fråga om skador på bilar transporterade som resgods innebär en avsevärd skärpning. Därmed ökar risken för anmälningar i efterhand av skador som inträffat sedan transporten avslutats.

Även om ändring i författningstexten ej företages finnes det allt skäl — särskilt vid prövning vid rättslig instans — att låta sen skadeanmälan avseende sjötransport av motorfordon öka kravet på anmälan i fråga om prestation av belägg för att skadan verkligen inträffat under sjötransporten.

197 §

Göteborgs tingsrätt påpekar att den svenska texten, till skillnad från de danska och norska texterna, inte innehåller något förbud mot avtal om lägre ansvarsgränser än som stadgas i 194 §; jfr art. 17 i Tokyo-utkastet och motiven s. 49.

Sveriges advokatsamfund erinrar om att kommittén inte, såsom Tokyo-utkastet, formellt utesluter levande djur från definitionen på resgods utan i stället gett bortfraktaren rätt att friskriva sig från ansvar härför. Sådan friskrivning finns nu i nästan alla gängse använda biljettformulär. Det vore därför enligt samfundet ändamålsenligare att i denna fråga följa konventionsutkastet. Man skulle härigenom besparas en biljettklausul och undvika att något enstaka — oftast mindre — rederi säkerligen av misstag påtar sig ett ansvar som det alldeles övervägande antalet passagerarrederier friskriver sig från.

198 §

Konsumentombudsmannen

Enligt 198 § är det tillåtet för bortfraktaren att genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse med passageraren göra förbehåll för "självrisk" beträffande fordon och övrigt resgods. Skäl för att tillåta sådana förbehåll redovisas inte i betänkandet. Det kan emellertid antas att man härigenom velat undvika att bagatellartade skador blir föremål för skadeståndsanspråk.

Ett sådant synsätt kan accepteras när det gäller gränsen 100 francs för resgods utom fordon. Gränsen i 500 francs för fordon ligger dock i detta sammanhang så mycket över en bagatellgräns att det egentligen rör sig om en inte obetydlig friskrivningsmöjlighet för bortfraktaren. Självrisken vid fordonsskada bör enligt KO:s mening inte överstiga 500 francs.

Sjörättsföreningen i Göteborg framhåller att systemet med självrisk (deductables) är praktiskt, enär man därigenom kan undvika administrativt besvär och tvister rörande bagatellartade skador. Det kan emellertid med skäl ifrågasättas om denna praktiska effekt uppnås med ett så lågt tillåtet självriskebelopp som 100 francs = 35 kronor för "övrigt resgods". Redan en enkel kemisk tvätt kan bryta igenom denna begränsning. Föreningen vågar föreslå att ifrågavarande belopp, så länge man inte är konventionsmässigt tvingad att göra annorledes, höjes till exempelvis 300 francs.

201 §

Sveriges advokatsamfund erinrar om att enligt paragrafens första stycke krav endast får väckas av passageraren själv "eller på hans vägnar".

Det är oklart vad den citerade frasen innebär. Om därmed avses att förbjuda överlåtelse av passagerares krav synes regeln omotiverad och olämplig. Om å andra sidan regeln avser att uttrycka att endast passagerarens men inte tredje mans skada skall ersättas, kunde detta uttryckas klarare. I vart fall är ett klarläggande motivuttalande påkallat.

4.3 SjöL 15 kap.

348 §

Sveriges advokatsamfund anför att omräkning av ansvarsbelopp skall ske efter kursen den dag som domstolslandets lag föreskriver. Någon materiell regel i ämnet föreslås inte. Det synes lämpligt att i lagtext eller motiv ange vilken denna dag är för Sveriges del, då svaret ingalunda är självklart.

Bilaga 7

1 Förslag till ändringar i de danska, norska och svenska sjölagarna¹Dansk text²Norsk text³

FEMTE KAPITEL

Om befordring af gods

§ 71 Ved "bortfragter" forstås i dette kapitel den, der ved aftale påtager sig befordring af gods med skib for en anden, befragteren. Bortfragteren kan være reder, befragter (underbortfragter) eller anden.

Stk. 2. Rejsebefragtning foreligger, hvor fragten skal betales pr. rejse, tidsbefragtning, hvor fragten skal betales pr. tidsenhed.

Stk. 3. Rejsebefragtning kan være helbefragtning, delbefragtning eller stykgodsbefragtning. Delbefragtning foreligger, når aftalen omfatter mindre end et helt skib eller en fuld ladning, og der benyttes certeparti.

§ 72 Med undtagelse af, hvad der følger af §§ 168 og 169 kommer bestemmelserne i dette kapitel kun til anvendelse, såfremt andet ikke er aftalt eller følger af sædvane.

FEMTE KAPITTEL

Befordring av gods

§ 71 Med bortfrakter forstås i dette kapittel den som ved avtale påtar seg befordring av gods med skip for en annen, befrakteren. Bortfrakteren kan være reder, befrakter (framportfrakter) eller annen.

Reisebefraktning foreligger hvor frakten skal betales pr. reise, tidsbefraktning hvor frakten skal betales pr. tidsenhet.

Reisebefraktning kan være helbefraktning, delbefraktning eller stykkogdsbefraktning. Delbefraktning foreligger hvor avtalen gjelder mindre enn et helt skip eller en full last og det brukes certeparti.

§ 72 Med unntak for det som følger av §§ 168 og 169, får bestemmelsene i dette kapittel bare anvendelse for så vidt ikke annet er avtalt eller følger av sedvane.

¹ Andra rubriker än kapitelrubriker har uteslutits här

² Lov den 23 maj 1973 om ændring af søloven og loven om gennemførelse af konossementskonventionen af 1924

³ Lov den 8 juni 1973 om ændringer i lov 20. juli 1893 om sjøfarten og i visse andre lover

Svensk text

Föreslagen lydelse

FEMTE KAPITLET

Om befordran av gods

71 § 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 tidsbefraktning, om frakten beräknas för tid. Under resebefraktning innefattas helbefraktning, delbefraktning och stycke godsbebefraktning.

72 § 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

Innehållsmässiga motsvarigheter i den svenska sjölagen enligt

Nuvarande lydelse

FEMTE KAPITLET

Om befraktning

76 § Under resebefraktning innefattas i detta kapitel helbefraktning, delbefraktning och stycke godsbebefraktning.

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 anses avtalat eller ock följer av sedvänja.

Angående befordran av gods sjöledes

*Dansk text**Norsk text*

Stk. 2. Dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt befordringen er underkastet international konvention om befordring med andet transportmiddel.

§ 73 Angår fragtaftalen et bestemt skib, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib.

§ 74 Angår fragtaftalen et helt skib eller en fuld ladning, kan bortfragteren ikke medtage gods for andre end befragteren.

§ 75 Overdrager befragteren sine rettigheder efter fragtaftalen til en anden, eller udnytter han fragtaftalen ved underbortfragning, vedbliver han at være ansvarlig for, at aftalen opfyldes.

§ 76 Bortfragteren skal med tilbørlig omhu sørge for, at skibet er sødygtigt herunder at det er tilstrækkelig bemannet, provianteret og udrustet, og at lastrum, køle- og fryserum og alle andre dele af skibet, hvor gods lastes, er i behørig stand til modtagelse, befordring og bevaring af godset.

§ 95 Bortfragteren eller skibsføreren eller den, som bortfragteren ellers har bemyndiget dertil, skal på afladerens forlangende, og når de nødvendige papirer og oplysninger foreligger, udstede modtagelseskonnossement for godset, når han har modtaget det i sin varetægt, jfr § 151.

Bestemmelsene gjelder ikke i den utstrekning befordringen er underkastet internasjonal konvensjon om befordring med annet transportmiddel.

§ 73 Gjelder fraktaftalen et bestemt skip, kan bortfrakteren ikke oppfylle avtalen med et annet skip.

§ 74 Gjelder fraktaftalen et helt skip eller en full last, kan bortfrakteren ikke ta med gods for andre enn befrakteren.

§ 75 Overdrar befrakteren sine rettigheter etter fraktaftalen til en annen eller utnytter han avtalen ved frambortfraktning, vedblir han å være ansvarlig for at avtalen oppfylles.

§ 76 Bortfrakteren skal sørge for at skipet er sjødyktig, herunder at det er tilstrekkelig utrustet, bemannet og proviantert, og at lasterom, kjøle- og fryserom og alle andre deler av skipet hvor gods lastes, er i forsvarelig stand til mottakelse, befordring og bevaring av godset.

§ 91 Godset må ikke lastes på dekk uten hjemmel i avtale eller sedvane.

§ 95 Etter å ha mottatt godset i sin varetækt, skal bortfrakteren eller skibsføreren eller den bortfrakteren ellers har bemyndiget, på avlasterens forlangende utstede mottakskonnossement, forutsatt at de nødvendige papirer og opplysninger foreligger.

*Svensk text**Föreslagen lydelse*

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

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

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

76 § 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 får ej lastas på däck.

95 § Efter att ha mottagit godset i sin vård, skall bortfraktaren eller befälhavaren eller den bortfraktaren eljest bemyndigat därtill på avlastarens begäran utfärda mottagningskonossement, förutsatt att behövliga handlingar och uppgifter föreligga.

Nuvarande lydelse

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.

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

74 § Gäller fraktavtal helt fartyg eller full last, må 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.

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

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

167 § Utställer bortfraktaren före inlastningen skriftligt erkännande att godset mottagits för 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.

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

Dansk text

Stk. 2. Når godset er indlastet, kan afladeren forlange, at der udstedes ombordkonnossement, der angiver, at lastning har fundet sted. Såfremt der er udfærdiget modtagelseskonnossement til afladeren, skal dette tilbageleveres, når han modtager ombordkonnossement. I stedet for udstedelse af nyt konnossement kan modtagelseskonnossementet påtegnes om navnet på det eller de skibe, som godset er blevet lastet i, og om tiden for lastningen. Efter sådan påtegning betragtes det som et ombordkonnossement.

Stk 3. Medfører det ikke væsentlig ulempe, kan afladeren kræve særskilt konnossementer for de enkelte dele af godset mod at betale bortfrakterens udgifter herved.

Stk. 4. Udfærdiges der i henhold til fragtaftalen konnossement med andre vilkår end fastsat i aftalen, og medfører dette forøget ansvar for bortfrakteren, skal befragteren holde ham skadesløs herfor.

§ 97 Har gods forårsaget tab for bortfrakteren eller skade på skibet, skal befragteren betale erstatning, såfremt han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i fejl eller forsømmelse.

Stk. 2. Er skaden forårsaget af let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods, der er lastet, uden at bortfrakteren har kendt dets beskaffenhed, er befragteren ansvarlig for al skade, der direkte eller indirekte hidrører fra eller er en følge af, at godset er lastet, selv om der ikke foreligger fejl eller forsømmelse.

§ 98 Rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed.

Stk. 2. Deviation kan kun gøres for at redde menneskeliv, for at bjærge skib eller gods eller af anden rimelig grund.

Norsk text

Når godset er innlastet, kan avlasteren forlange utstedt ombordkonnossement, som angir at innlasting er foretatt. Har han tidligere fått mottakskonnossement, er det dog et vilkår at han leverer dette tilbake. Istedenfor at det utstedes nytt konnossement, kan mottakskonnossementet gis påtegning om navnet på det eller de skip som godset er innlastet i, og om tiden for innlastingen. Når mottakskonnossementet har fått slik påtegning, anses det som ombordkonnossement.

Hvis det ikke medfører vesentlig ulempe, kan avlasteren kreve særskilte konnossementer for de enkelte deler av godset mot å erstatte bortfrakteren de utgifter som derav følger.

Blir det i henhold til fraktaftalen utstedt konnossement med andre villkår enn fastsatt i avtalen, og dette medfører økt ansvar for bortfrakteren, skal befrakteren holde ham skadesløs.

§ 97 Har gods forårsaket tap for bortfrakteren eller skade på skipet, plikter befrakteren å betale erstatning dersom han selv eller noen som han svarer for, har gjort seg skyldig i feil eller forsømmelse.

Er ved stykkgodsbefordring lett antennelig, eksplosivt eller annet farlig gods innlastet uten at bortfrakteren kjente dets beskaffenhet, er befrakteren ansvarlig for alt tap som direkte eller indirekte er en følge av at godset er innlastet, selv om feil eller forsømmelse ikke er utvist.

§ 98 Reisen skal utføres med tilbørlig hurtighet.

Deviasjon kan bare foretas for å redde menneskeliv eller berge skip eller gods eller av annen rimelig grunn.

*Svensk text**Föreslagen lydelse*

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

97 § Har gods orsakat skada för bortfraktaren eller skada på fartyget, är befraktaren ersättningsskyldig, 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 får göras endast för att rädda människoliv eller bärga fartyg eller gods eller av annan skälig anledning.

Nuvarande lydelse

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.

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

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.

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.

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.

Dansk text

§ 101 Bortfragteren skal anvende tilbørlig omhu med hensyn til lastningen, stuvningen, behandlingen, befordringen, bevaringen og losningen af og omsorgen for godset og skal i øvrigt varetage ejerens tarv fra modtagelsen til afleveringen af godset.

Stk. 2. I tilfælde af skade på eller tab af gods af nogen betydning skal bortfragteren snarest muligt underrette ladningsejeren eller, såfremt denne ikke kan nås, afladren.

Norsk text

§ 101 Bortfrakteren skal anvende tilbørlig omhu med hensyn til lasting, stuing, behandling, befordring, lossing og omsorg for godset, og skal for øvrig varetæ eierens tarv fra mottakelsen til avleveringen av godset.

I tilfelle av skade på eller tap av gods skal bortfrakteren snarest mulig underrette eieren. Kan eieren ikke nås, gis underretningen til avlasteren.

§ 118 Bortfragteren er ansvarlig for tab som følge af, at godset bliver beskadiget eller går tabt eller bliver forsinket, medens det er i hans varetægt, om bord eller i land, medmindre han godtgør, at fejl eller forsømmelse af ham selv, eller nogen han svarer for, ikke har forårsaget eller medvirket til tabet.

Stk 2. Bortfrakteren er ikke ansvarlig såfremt han godtgør, at tab eller skade er en følge af

a. fejl eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen af skibet udvist af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste,

§ 118 Bortfrakteren er ansvarlig for tap som følge av at gods går tapt, kommer til skade eller blir forsinket mens det er i hans varetækt om bord eller på land, med mindre han godtgjør at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av ham selv eller noen han svarer for.

Bortfrakteren er ikke ansvarlig om han godtgjør at tapet er en følge av:

a. feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skipet, utvist av dets fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste;

*Svensk text**Föreslagen lydelse*

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

102 § 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.

Medel för ändamål som avses i första stycket äger bortfraktaren vid behov skaffa genom lån eller genom att pantsätta eller sälja av godset. Var rättshandlingen 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 § 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;

Nuvarande lydelse

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

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

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

Uppstår behov av penningar för ändamål som i första stycket sägs, äge bortfraktaren anskaffa medel genom lån eller genom att sälja av godset. Har bortfraktaren utan laga anledning upptagit lån eller verkställt försäljning, vare rättshandlingen ändå 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.

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.

122 § I inrikes — — — till lossningen.

Bortfraktaren äge — — — av godset. Han må ock förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada i följd av fel eller försummelse, vartill befälhavaren, någon av

Dansk text

b. brand, medmindre den er forårsaget ved fejl eller forsømmelse af bortfragteren selv,

c. farer og ulykker, der er særlige for søfarten,

d. naturkatastrofer,

e. krigshandlinger,

f. sørøveri eller andre samfundsfjendtlige handlinger,

g. beslaglæggelse eller anden indgriben af regenter, magthavere eller folk, såvel som retslig beslaglæggelse,

h. karantænehindringer,

i. handling eller undladelse af afladeren eller godsets ejer, hans agent eller repræsentant,

j. strejke, lockout eller anden standsning af eller hindring for arbejdet, uanset dens årsag og omfang,

k. oprør eller borgerlige uroligheder,

l. redning af menneskeliv eller bjærgning af skib eller gods eller forsøg herpå,

m. godsets skjulte fejl, dets særlige beskaffenhed eller dets egenartede mangler,

n. utilstrækkelig indpakning,

o. utilstrækkelig eller unøjagtig mærkning,

p. skjulte fejl ved skibet, der ikke kan opdages ved tilbørlig omhu.

Stk. 3. Uanset bestemmelserne i stk. 2 er bortfragteren dog ansvarlig for tab som følge af usødygtighed, såfremt denne er en følge af, at han selv eller nogen, han svarer for, ikke med tilbørlig omhu har sørget for, at skibet var sødygtigt ved rejsens begyndelse. Bevisbyrden for, at tilbørlig omhu er udvist, påhviler den, der gør gældende, at han er ansvarsfri.

Stk. 4. Bortfragterens erstatningspligt kan nedsættes eller helt bortfalde, dersom han beviser, at befragteren, eller nogen han svarer for, ved fejl eller forsømmelse har medvirket til skaden.

§ 119 Er let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods lastet, uden af bortfrag-

Norsk text

b. brann som ikke skyldes feil eller forsømmelse av bortfrakteren selv;

c. sjøens farer eller ulykker;

d. naturkatastrofe;

e. krigshandling;

f. handling av sjørøvere eller andre samfunnsfiender;

g. beslag eller annen inngripen av en regjering eller annen makthaver eller retslig beslagleggelse;

h. karantænehindring;

i. handling eller unnlatelse av avlasteren eller eieren av godset eller av hans agent eller representant;

j. streik, lockout eller annen stans eller hindring i arbeidet, uansett årsak og omfang;

k. opprør eller borgerlige uroligheter;

l. redning av menneskeliv eller berging av skip eller gods eller forsøk herpå;

m. godsets skjulte feil, dets særlige beskaffenhet eller iboende mangler;

n. utilstrekkelig pakning;

o. utilstrekkelig eller unøyaktig merking;

p. skjulte feil ved skipet som ikke kunne oppdages ved tilbørlig aktsomhet.

Uten hensyn til bestemmelsene i annet ledd er bortfrakteren ansvarlig for tap som følge av sjødyktighet som skyldes at bortfrakteren eller noen han svarer for, ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisen begynnelsen. Bevisbyrden for at tilbørlig omhu er utvist, påhviler den som påberoper seg ansvarsfrihet.

Bortfrakterens ansvar kan nedsettes etter alminnelige erstatningsregler, dersom det godtgjøres at befragteren eller noen som han svarer for, forsettlig eller uaktsomt har medvirket til tapet.

§ 119 Er lett antennelig, eksplosivt eller annet farlig gods innlastet uten at bort-

Svensk text

Föreslagen lydelse

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 maktägande eller rättslig handräckningsåtgärd;

h) karantän;

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

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).

Nuvarande lydelse

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.

Konungen äger — — — i guld.

119 § Har lättantändligt, explosivt eller annat farligt gods inlastats utan att bort-

119 § Har gods av lättantändlig, explosiv eller eljest farlig beskaffenhet inlastats utan

Dansk text

teren har kendt dets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at erstatte skaden på godset.

Stk. 2. Selv om bortfrakteren ved lastningen kendte godsets beskaffenhed, kan han uden anden pligt til at erstatte skaden end der måtte følge af reglerne om almindelig havari efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset, såfremt der senere opstår fare for mennesker, skib eller gods, der gør de uforsvarligt at beholde godset om bord.

§ 120 Erstatning efter § 118 fastsættes med udgangspunkt i værdien af gods af samme slags på den plads og det tidspunkt, hvor godset i overensstemmelse med fragtaftalen blev eller skulle have været losset. Godsets værdi skal fastsættes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen, eller såfremt der hverken findes en børspris eller en markedspris, efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet.

Stk. 2. Erstatningen skal dog ikke overstige 10 000 frcs. for hvert kollo eller anden enhed af godset eller 30 frcs. pr. kilo bruttovægt af det gods, som er tabt, skadet, eller forsinket, afhængigt af hvad der giver det højeste beløb. Ved francs forstås den i § 235, stk. 3, omhandlede møntenhed. Datoen for omregning skal bero på domstolslandets lovgivning.

Stk. 3. Såfremt der anvendes container, pallet eller lignende transportindretning til at samle godset, skal ethvert kollo eller anden enhed, som er opført i konnossementet eller andet modtagelsesbevis for befordringen som pakket i vedkommende indretning, anses som et kollo eller en enhed ved anvendelse af bestemmelserne i stk. 2. Er antallet af kolli eller enheder ikke angivet i konnossementet eller modtagelsesbevis anses transportindretningen for at udgøre kolloet eller enheden.

Stk. 4. Bortfrakteren og afladeren kan aftale et højere maksimumsbeløb end nævnt

Norsk text

frakteren kjente dets beskaffenhet, kan han etter omstendighetene losse, uskadeliggjøre eller tilintetgjøre godset uten plikt til å erstatte det tap som derved voldes.

Selv om bortfrakteren ved innlastingen kjente godsets beskaffenhet, kan han etter omstendighetene losse, uskadeliggjøre eller tilintetgjøre det uten plikt til å betale erstatning, bortsett fra mulig bidrag til felleshavari, dersom det senere oppstår en fare for mennesker, skip eller last som gjør det uforsvarlig å beholde godset om bord.

§ 120 Erstatning etter § 118 fastsettes med utgangspunkt i verdien av gods av samme slag på det sted og det tidspunkt hvor det i henhold til fraktavtalen ble losset eller skulle ha vært losset fra skipet. Verdien bestemmes etter børsprisen eller — i mangel herav — etter markedsprisen; finnes heller ikke slik pris, bestemmes verdien etter vanlig verdi av gods av samme art og kvalitet.

Erstatningen skal dog ikke overstige 10 000 francs for hvert kollo eller annen enhet av godset eller 30 francs for hvert kilogram av bruttovekten av det gods som er tapt, skadet eller forsinket. Den av ansvarsgrensene som i hvert enkelt tilfelle gir det høyeste ansvar, skal anvendes. Med franc forstås den enhet som er nevnt i § 326.

Brukes konteiner, pall eller liknende innretning for å samle godset, skal hvert kollo eller annen enhet som er oppført i konnossementet eller fraktbrevet som vedkommende innretnings innhold, anses som ett kollo eller en enhet ved anvendelsen av reglene i annet ledd. Ellers anses innretningen å utgjøre kolloet eller enheten.

Ved overenskomst mellom bortfrakteren og avlasteren kan det fastsettes høyere

*Svensk text**Föreslagen lydelse*

fraktaren 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 ersättningskyldighet 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.

120 § 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 värdeenhets som angives 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

Nuvarande lydelse

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 därom lämna upplysning.

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.

122 § I inrikes — — — till lossningen.

Bortfraktaren äge dock göra förbehåll att ersättningen ej skall överstiga ettusenåttahundra kronor för varje kolli eller annan enhet av godset.

Konungen äger — — — i guld.

Dansk text

i stk. 2 og 3 for bortfrakterens ansvar. Såfremt afladeren har givet oplysning om godsets art og værdi, og oplysningen uden forbehold er optaget i konnossement eller andet modtagelsesbevis for befordringen, skal denne værdi gælde som grænse for bortfrakterens ansvar, hvis dette fører til en højere ansvarsgrænse end reglerne i stk. 2 og 3. Den skal endvidere anses for at udgøre godsets værdi, hvis ikke andet bevises.

Stk. 5. Bortfrakteren er ikke i noget tilfælde ansvarlig for tab af eller skade på godset, såfremt afladeren svigagtigt har givet urigtige oplysninger om godsets art eller værdi i konnossementet eller andet modtagelsesbevis for befordringen.

Stk. 6. Bortfrakteren kan ikke påberåbe sig ansvarsbegrænsning efter denne paragraf, hvis det bevises, at han selv har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 121 Er godset udleveret, uden at modtageren har givet bortfrakteren skriftlig meddelelse om tag eller skade, som modtageren havde opdaget eller burde have opdaget, og om tabets eller skadens almindelige natur, anses alt gods for udleveret i den stand, som er beskrevet i konnossementet eller andet modtagelsesbevis for befordringen, hvis ikke modbevis føres. Kunne tabet eller skaden ikke opdages gælder det samme, hvis den skriftlige meddelelse ikke er givet senest tre dage efter udleveringen.

Stk. 2. Skriftlig meddelelse kræves dog ikke, såfremt godsets tilstand er blevet undersøgt i fællesskab ved udleveringen.

Stk. 3. Når skade eller tab er eller må formodes at være indtruffet, skal bortfrakteren og modtageren give hinanden rimelig adgang til på bekvem måde at besigtige godset og forvise sig om vægt, mål og styk-tall.

§ 122 Bestemmelserne om bortfrakterens indsigelser og ansvarsbegrænsninger

Norsk text

grænse for bortfrakterens ansvar enn bestemt i annet og tredje ledd. Dersom avlasteren har gitt opplysning om godsets art og verdi, og opplysningen uten forbehold er tatt inn i konnossementet eller fraktbrevet, gjelder denne verdi som grænse for bortfrakterens ansvar hvis han derved får høyere ansvar enn etter reglene i annet og tredje ledd, og verdien anses å svare til godsets verdi om ikke annet bevises.

Bortfrakteren har ikke rett til å begrense ansvaret etter denne paragraf dersom det bevises at han selv har voldt tapet forsettlig eller grovt uaktsomt med forståelse av at tap sannsynligvis ville bli voldt.

§ 121 Er godset utlevert uten at mottakeren har gitt bortfrakteren skriftlig melding om tap eller skade som mottakeren hadde oppdaget eller burde ha oppdaget, og om tapets eller skadens alminnelige natur, anses alt gods for utlevert i slik stand som beskrevet i konnossementet eller fraktbrevet, når ikke motbevis føres. Kunne tapet eller skaden ikke oppdages ved utleveringen, gjelder det samme om den skriftlige meddelelse ikke er gitt senest tre dager etter.

Skriftlig meddelelse trengs ikke hvis godsets tilstand i begge parterers nærvær er brakt på det rene ved utleveringen.

Når tap eller skade er eller må formodes å være indtruffet, skal bortfrakteren og mottakeren gi hverandre rimelig adgang til å besiktige godset og forvise seg om vekt, mål og stykktall.

§ 122 Bestemmelsene om bortfrakterens innsigelser og om grensene for hans ansvar

*Svensk text**Föreslagen lydelse*

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.

Nuvarande lydelse

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.

121 § 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.

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.

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 § Bestämmelserna om frihet från eller begränsning av bortfraktarens ansvarig-

*Dansk text**Norsk text*

skal anvendes, hvad enten kravet bygger på kontraktsforhold eller på ansvar uden for kontraktsforhold.

Stk. 2. Hvis et sådant krav rejses mod nogen, for hvem bortfragteren svarer, jfr. § 233, skal denne have ret til at benytte sig af indsigelser og ansvarsbegrænsninger, som bortfragteren kan påberåbe sig. Det samlede ansvar for bortfragteren og de nævnte personer skal ikke i noget tilfælde overstige den grænse, som fremgår af § 120.

Stk. 3. Bestemmelsen i stk. 2 kan ikke benyttes af den, om hvem det bevises, at han har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller grovt uagtsomt og med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 123 § Udføres en befordring helt eller delvis af en anden end bortfragteren, forbliver denne dog ansvarlig, som om han selv havde udført hele befordringen. Bestemmelserne i dette kapitel finder herved tilsvarende anvendelse. Dette gælder også efter at konnossement er udstedt.

Stk. 2. Ved befordring som, udføres med skib, er den, som udfører befordringen, ansvarlig for sin del af befordringen efter samme bestemmelser som bortfragteren. § 122 finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 3. Bortfragteren og den, som er ansvarlig efter stk. 2, hæfter solidarisk og det samlede ansvar kan ikke overstige de i § 120 fastsatte ansvarsgrænser.

§ 128 Dersom fragtaftalen gælder et bestemt skib, og dette går tabt eller bliver erklæret for ustandsætteligt, er bortfragteren ikke forpligtet til at udføre befordringen.

§ 129 Er en del af rejsen udført, når befragtningen hæves efter § 126, eller falder bortfragterens pligt til at udføre befordringen bort efter § 128, kan han kræve afstandsfragt for gods, der er i behold.

gjelder selv om kravet mot ham ikke grunnes på fraktavtalen.

De nevnte bestemmelser gjelder tilsvarende for de som bortfrakteren svarer for etter § 233. Det samlede ansvar som kan pålegges dem og bortfrakteren, skal ikke overstige den grense som gjelder for ham.

Reglene i annet ledd kan ikke påberopes av den som har voldt tapet forsettlig eller grovt uaktsomt med forståelse av at tap sannsynligvis ville bli voldt.

§ 123 Blir en befordring helt eller delvis utført av en annen enn bortfrakteren, forblir bortfrakteren ansvarlig etter reglene i dette kapittel, så langt de passer, som om han selv hadde utført hele befordringen; dette gjelder også etter at konnossement er utstedt.

Ved befordring som utføres med skip, er den som utfører den, ansvarlig for sin del av befordringen etter samme regler som bortfrakteren. Bestemmelsene i § 122 gjelder tilsvarende.

Bortfrakteren og den som har ansvar etter annet ledd, hefter solidarisk; det samlede ansvar som kan pålegges dem, skal ikke overstige de grenser som gjelder etter § 120.

§ 128 Dersom fraktavtalen gjelder et bestemt skip og dette går tapt eller blir ustandssettelig, plikter bortfrakteren ikke å utføre befordringen.

§ 129 (*første ledd*) Er en del av reisen utført når fraktavtalen heves etter § 126 eller bortfrakterens plikt til å utføre befordringen faller bort etter § 128, kan han kreve afstandsfrakt for gods som er i behold.

*Svensk text**Föreslagen lydelse*

het gälla även om talan mot honom icke grundas på fraktavtalet.

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.

123 § 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 den 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. Bortfraktaren och den andres ansvarighet är gemensamt begränsad enligt 120 §.

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

129 § 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.

Nuvarande 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 vårdnaden om godset åvilar nämnda fraktförare.

128 § Går fartyget förlorat eller förklaras det icke vara istandsättligt, upphör fraktavtalet att gälla.

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.

*Dansk text**Norsk text*

§ 130 Opstår der som følge af at skibet går tabt eller bliver erklæret uistandsætteligt eller i øvrigt som følge af forsinkelse på bortfragterens side tab, som ikke omfattes af § 118, finder bestemmelserne i § 118 tilsvarende anvendelse.

§ 135. Viser det sig, efter at fragtaftalen er indgået, at udførelse af rejsen vil medføre fare for skibet eller godset som følge af krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder, sørøveri eller andet væbnet overfald, eller at faren herfor er blevet væsentligt forøget, kan såvel bortfragteren som befragteren hæve fragtaftalen uden pligt til at betale erstatning, selv om rejsen er begyndt. Den som vil hæve fragtaftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Undlader han dette, skal han erstatte den deraf følgende skade.

Stk. 2. Kan faren afværges ved, at en del af godset bliver tilbage eller losses, kan fragtaftalen kun hæves, for så vidt angår denne del. Bortfragteren kan dog, når det ikke medfører skade for anden befragter, hæve fragtaftalen i dens helhed, medmindre på opfordring erstatning for fragttab og anden skade betales, eller sikkerhed stilles derfor.

Stk. 3 Bestemmelserne i §§ 129 og 134, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse.

§ 130 Opstår det som følge av at skipet går tapt eller blir uistandssettelig, eller for øvrigt som følge av forsinkelse på bortfrakterens side, tap som ikke omfattes av § 118, gjelder likevel reglene om bortfrakterens ansvar i § 118 tilsvarende.

§ 135 (*første ledd*) Viser det seg etter at fraktavtalen er sluttet, at reisen vil medføre fare for skipet eller godset som følge av krig, blokade, opprør, borgerlige uroligheter eller sjørøveri eller annen væpnet vold, eller at en slik fare er blitt vesentlig øket, kan så vel bortfrakteren som befrakteren heve avtalen uten plikt til å betale erstatning, selv om reisen er begynt. Den som vil heve avtalen, skal gi meddelelse uten ugrunnet opphold. Gjør han ikke det, plikter han å erstatte den skade som derav følger.

*Svensk text**Föreslagen lydelse*

Avståndsfrakt utgör den avtalade frakten med avdrag för belopp, som bestämmes efter förhållandet mellan den återstående och den avtalade resans längd, med beaktande även av varaktighetens av och de särskilda kostnaderna för sådana resor. Avståndsfrakten får icke bestämmas till högre belopp än godsets värde.

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

135 §. Visar det sig, sedan fraktavtalet träffats, att resan skulle vara förenad 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

Avståndsfrakt utgöre vad av den avtalade frakten återstår, sedan avdrag skett med belopp som bestämmes efter förhållandet mellan längden av den återstående och av den avtalade resan, med fäst avseende tillika å varaktighetens av och de särskilda kostnaderna för sådana resor. Avståndsfrakten må dock icke bestämmas till högre belopp än godsets värde.

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

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.

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.

Dansk text

§ 151 Ved et "konnossement" forstås et af bortfragteren eller på hans vegne underskrevet dokument, hvori det erkendes, at gods er modtaget til befordring eller indlastet samt hvori arten og mængden heraf er angivet, forudsat at dokumentet betegnes som konnossement eller angiver, at godset kun vil blive udleveret mod dokumentets tilbagelevering.

Stk. 2. Et konnossement skal angive dag og sted for udstedelsen og afladerens navn. Et modtagelseskonnossement skal angive stedet for modtagelsen af godset. Et ombordkonnossement skal angive skibets navn og nationalitet og sted for lastningen.

§ 152 I konnossementet skal på afladerens forlangende optages oplysninger om:

1) godsets nærmere angivne art og dets vægt, mål eller stykketal efter afladerens skriftlige opgivelse,

2) de nødvendige identitetsmærker, således som de skriftligt opgives af afladeren, før lastningen af godset begynder, dog kun for så vidt de er tydeligt anbragt på godset eller indpakningen på en sådan måde, at de under almindelige omstændigheder vil vedblive at være læselige til rejsens slutning,

3) godsets synlige tilstand,

4) for modtagelseskonnossement, dagen da godset blev modtaget, og for ombordkonnossement, dagen da lastningen blev afsluttet,

5) hvor og til hvem godset skal udleveres, og

6) fraktens størrelse og de øvrige vilkår for befordringen og udleveringen af godset.

Stk. 2. Bortfragteren er dog ikke forpligtet uden forbehold i konnossementet at optage oplysninger om godsets nærmere angivne art, mærker, vægt, mål eller stykketal, om hvis rigtighed han har rimelig grund til at tvivle, eller som han ikke har haft rimelig mulighed for at undersøge.

Norsk text

§ 151 Med konnossement forstås et av bortfrakteren eller på hans vegne underskrevet dokument der det erkjennes at gods av nærmere angitt art og mengde er mottatt til befordring eller innlastet, forutsatt at dokumentet betegner seg som konnossement eller angir at godset bare vil bli utlevert mot tilbakelevering av dokumentet.

Konnossementet skall angi dag og sted for utstedelsen og avlasterens navn. Et mottakskonnossement skal dessuten angi sted for mottakelsen av godset. Et ombordkonnossement skal angi skipets navn og nasjonalitet og sted for innlastingen.

§ 152 I konnossementet skal på avlasterens forlangende tas inn opplysninger om:

1. godsets art og enten dets vekt, mål eller stykketal, etter avlasterens skriftlige oppgave;

2. de nødvendige identitetsmerker slik som de skriftlig oppgis av avlasteren før innlastingen av godset begynner, forutsatt at merkene er tydelig anbrakt på godset eller pakningen på en slik måte at de under vanlige forhold vil forbli leselige til reises slutt;

3. godsets synlige tilstand;

4. for mottakskonnossement dagen da godset ble mottatt, og for ombordkonnossement dagen da innlasting ble avsluttet;

5. hvor og til hvem godset skal utleveres;

6. fraktens størrelse og de øvrige vilkår for befordringen og utleveringen av godset.

Bortfrakteren plikter dog ikke uten forbehold å ta inn i konnossementet oppgaver om godsets art eller om vekt, mål, stykketal eller merker, hvis han har rimelig grunn til å dra oppgavnes riktighet i tvil eller ikke med rimelighet har kunnet forvisse seg om riktigheten.

*Svensk text**Föreslagen lydelse*

151 § 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 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 konossementet utan förbehåll intaga 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.

Nuvarande 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.

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 äge däri göra förbehåll beträffande uppgift av avlastaren, vars riktighet han skäligen icke må anses pliktig att undersöka.

*Dansk text**Norsk text*

§ 159 Om mortifikation af et bortkommet konnossement gælder reglerne i lovgivningen om mortifikation af værdipapirer. Godset kan kræves udleveret mod sikkerhedsstillelse for krav, som indchaveren af det bortkomne konnossement måtte gøre gældende mod bortfragteren, når offentlig indkaldelse har fundet sted eller efter særlig kendelse af retten.

§ 161 Konnossement gælder som bevis for, at bortfragteren har modtaget og lastet godset, således som det er beskrevet i konnossementet, medmindre andet bevises. Dog er modbevis ikke tilladt, når konnossementet er blevet overdraget til en tredjemand, som var i god tro.

Stk. 2. Har bortfragteren vidst eller burde han have indset, at en oplysning om godset er urigtig, kan han ikke til fritagelse for ansvar påberåbe sig dens urigtighed, medmindre han i konnossementet har gjort udtrykkelig bemærkning herom.

Stk. 3. Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse, såfremt en skade på godset eller en mangel ved indpakningen ikke er angivet i konnossementet, skønt bortfragteren har eller burde have opdaget dem.

§ 154 (første ledd, nytt annet punktum) Er konnossementet utstedt til en bestemt person, anses det som ordrekonnossement når det ikke er tatt forbehold ved ordene "ikke til ordre" eller på annen måte.

§ 156 (annet ledd oppheves. Någjeldende tredje ledd blir annet ledd)

§ 161 Konnossementet gjelder som bevis for at bortfrakteren har mottatt og lastet godset slik det er beskrevet i konnossementet, for så vidt ikke annet bevises. Motbevis kan dog ikke føres om konnossementet er ervervet av tredjemann i god tro.

Har bortfrakteren visst eller burde han ha innsett at en opplysning om godset er uriktig, blir han ikke fri for ansvar, selv om forbehold er tatt, med mindre konnossementet inneholder uttrykkelig anmerkning om at opplysningen er uriktig.

Reglene i første ledd gjelder tilsvarende dersom en skade på godset eller en mangel ved pakningen ikke er anmerket i konnossementet skjønt bortfrakteren har eller burde ha oppdaget dem.

*Svensk text**Föreslagen lydelse*

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

154 § 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 § 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 åberopas mot tredje man, om bortfraktaren insett eller bort inse att uppgiften var oriktig och förbehållet saknar uttrycklig anmärkning om oriktigheten.

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

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

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.

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 måste inse, att uppgiftens riktighet icke undersökts av bortfraktaren.

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.

Dansk text

§ 162 Lider trediemand tab ved at indløse konnossementet i tillid til rigtigheden af de oplysninger, som er optaget i dette, er bortfrakteren ansvarlig, såfremt han har eller burde have indset, at konnossementet på grund af disse oplysninger blev vildledende for trediemand. § 161, stk. 2 og 3, gælder tilsvarende.

§ 167 Ved gennemgangskonnossement forstås et konnossement, hvori det angives, at befordringen af godset delvis skal udføres ved en anden end bortfrakteren. Bestemmelserne om konnossementer finder tilsvarende anvendelse på gennemgangskonnossementer.

Stk. 2. Har bortfrakteren udstedt gennemgangskonnossement, og der bliver udstedt særskilt konnossement for en del af befordringen, skal bortfrakteren sørge for, at det deri angives, at godset er under befordring på gennemgangskonnossement.

§ 168 §§ 95, 97, 98, stk. 2, 101, stk. 1, 118—123, 152, 161, 162 og 284, stk. 1, nr 7, og stk. 2, 1 pkt., kan ikke fraviges ved aftale til skade for afladeren, befragteren eller modtageren, i tilfælde hvor dansk ret skal anvendes efter § 169. Som en sådan aftale anses forbehold om at overdrage retten til erstatning ifølge forsikringsaftale til bortfrakteren og lignende forbehold.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 er ikke til hinder for, at der optages bestemmelser om fælleshavari, jfr. § 211, i fragtaftalen, eller at der tages forbehold om indskrænkninger i bortfrakterens ansvar for godset i tiden forud for lastningens begyndelse eller efter

Norsk text

§ 162 Lider tredjemann tap ved å innløse konnossement i tillid til riktigheten av opplysning som er inntatt i det, er bortfrakteren ansvarlig dersom han har eller burde ha innsett at konnossementet på grunn av opplysningen ble villedende for tredjemann.

Reglene i § 161 annet og tredje ledd gjelder tilsvarende.

§ 167 Med gjennomgangskonnossement forstås et konnossement hvori det er angitt at befordringen av godset delvis skal utføres av en annen enn bortfrakteren. Reglene om konnossement gjelder tilsvarende for gjennomgangskonnossement.

Dersom bortfrakteren har utstedt gjennomgangskonnossement og det utstedes særskilt konnossement for en del av befordringen, skal bortfrakteren sørge for at det angis i det sistnevnte konnossement at godset er under befordring på gjennomgangskonnossement.

§ 168 Bestemmelsene i §§ 95, 97, 98 annet ledd, 101 første ledd, 118—123, 152, 161, 162 og 284 første ledd nr. 7 og annet ledds første punktum kan når norsk ret skal anvendes etter § 169, ikke fraviges ved avtale til skade for avlaster, befrakter eller mottaker. Som slik avtale anses forbehold om overdragelse til bortfrakteren av rett til erstatning ifølge forsikringsavtale og liknende forbehold.

Det som er bestemt i første ledd, er ikke til hinder for at det inntas bestemmelse om fælleshavari i fraktaftalen, eller at det avtales innskrenkning i bortfrakterens ansvar for tap eller skade voldt ved hending inntruffet før lastingen eller etter lossingen eller ved

*Svensk text**Föreslagen lydelse*

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

167 § 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.

168 § Vid sådan befordran som avses i 169 § får 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.

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 angi-

Nuvarande lydelse

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

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

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 godset befordras enligt genomgångskonossement.

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.

Dansk text

losningens afslutning eller om fritagelse for ansvar for transport af levende dyr eller af last, der i fragtaftalen er angivet som dækslast og virkelig føres på dæk.

Stk. 3. Er det aftalt, eller fremgår det af omstændighederne, at befordringen af godset helt eller delvis skal udføres af en anden end bortfragteren, kan bortfragteren forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer, medens godset er i den anden fragtførers varetægt.

Stk. 4. Hvis godsets usædvanlige beskaffenhed eller tilstand eller de særlige omstændigheder eller vilkår, hvorunder befordringen skal findes sted, gør det rimeligt, at der træffes aftale om indskrænkning i bortfragterens forpligtelser eller udvidelse af hans rettigheder, er aftalen gyldig, såfremt der ikke udstedes konnossement, men vilkårene optages i et modtagelsesbevis, der skal være et ikke-negotiabelt dokument og betegne sig som sådant.

§ 169 Befordring i henhold til konnossement er undergivet konventionslovgivningen i den stat, hvor konnossementet er udstedt, hvis dette er en konventionsstat. Er konnossementet udstedt i en stat, der ikke er konventionsstat, men befordringen finder sted fra en konventionsstat, er befordringen undergivet denne stats konventionslovgivning. Er konnossementet udstedt i henhold til et certeparti gælder, hvad der er fastsat i 1. og 2. pkt., kun for så vidt konnossementet bestemmer retsforholdet mellem bortfragteren og indehaveren.

Norsk text

befordring av levende dyr eller av gods som i frakteaftalen er angitt som dekkslast og føres på dekk.

Er det avtalt eller klart forutsatt at en befordring helt eller for en bestemt del skal utføres av en annen fraktfører, kan bortfrakteren dessuten forbeholde seg ansvarsfrihet for så vidt gjelder tap eller skade voldt ved hending inntruffet mens godset er i den annen fraktførers varetækt.

Dersom godsets usedvanlige beskaffenhet eller tilstand eller de særlige forhold eller vilkår hvorunder befordringen skal foregå, gjør det rimelig at det treffes særskilt avtale om å innskrenke bortfrakterens plikter eller utvide hans rettigheter, er avtalen gyldig såfremt det ikke utstedes konnossement, men vilkårene inntas i et mottaksbevis, som skal være et ikke negotiabelt dokument og betegne seg som sådant.

§ 169 Befordring i innenriks fart i Norge, Danmark, Finland og Sverige og i fart mellom disse stater skal være undergitt lovgivningen i den stat hvorfra befordringen finner sted. Dette gjelder selv om konnossement ikke er utstedt. Befordring i henhold til konnossement i annen fart enn nevnt i første ledd er undergitt konvensjonslovgivningen i den stat hvor konnossementet er utstedt, når dette er en konvensjonsstat. Er konnossement utstedt i en annen stat, men befordringen finner sted fra en konvensjonsstat, er befordringen undergitt denne stats konvensjonslovgivning. Er konnossementet utstedt i henhold til certeparti, gjelder det som er fastsatt i dette ledds første og annet punktum, bare for så vidt konnossementet bestemmer rettsforholdet mellom bortfrakteren og innehaveren.

*Svensk text**Föreslagen lydelse*

ves som lastat på däck och befordras på det sättet, samt träffa överenskommelse rörande gemensamt haveri.

Är det avtalat eller klart förutsatt 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, skäligen att genom särskild överenskommelse inskränka bortfraktarens ansvarighet eller eljest utvidga hans rättigheter enligt detta kapitel, skall sådan överenskommelse gälla, förutsatt att konossement ej utfärdas men villkoren intagas i mottagningsbevis varav framgår att det ej är löpande handling.

Nuvarande lydelse

(Jfr. 123 §)

169 § 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 bunden 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

*Dansk text**Norsk text*

Stk. 2. Befordring mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige og indenrigsfart i disse stater er undergivet konventionslovgivningen i den stat, hvorfra befordringen finder sted, uanset om konnossementet er udstedt eller omsat.

Stk. 3. Befordring i henhold til konnossement til en havn her i riget eller i Finland, Norge eller Sverige fra en stat, som ikke er konventionsstat, er undergivet konventionslovgivningen på bestemmelsestedet i følge befordringsaftalen.

Stk. 4. Med konventionsstat forstås en stat, som thar tilsluttet sig den internationale konvention af 1924 om konnossementer som ændret ved protokol i 1968. Med konventionslovgivning forstås de i vedkommende konventionsstat gældende lovregler, som gengiver bestemmelserne i nævnte konvention og protokoll.

Stk. 5 Uden hensyn til, hvad der er fastsat i nærværende paragraf, kan det i konnossementet bestemmes, at befordringen skal være undergivet reglerne i nævnte konvention og protokol eller en bestemt stats konventionslovgivning.

§ 170 (ophæves).

Befordring under konnossement til Norge, Danmark, Finland eller Sverige fra en stat som ikke er konventionsstat, er undergitt lovgivningen på bestemmelsestedet ifølge befordringsaftalen. Bestemmelsen i annet ledds tredje punktum gjelder tilsvarende.

Med konventionsstat forstås stat som er bundet av den internasjonale konvensjon av 1924 om konnossementer som endret ved protokollen av 1968. Med konventionslovgivning forstås de i vedkommende konventionsstat gjeldende lovregler som gjengir bestemmelsene i nevnte konvensjon og protokoll.

Uten hensyn til det som er fastsatt i denne paragraf, kan det i konnossementet bestemmes at befordringen skal være undergitt reglene i foran nevnte konvensjon og protokoll eller en bestemt stats konventionslovgivning.

§ 170 (opphæves)

SJETTE KAPITEL

SJETTE KAPITTEL

Om befordring af passagerer og rejsegods**Befordring av passasjerer og reise gods**

§ 171 Ved "bortfragter" forstås i dette kapitel den, som erhvervsmæssigt eller mod vederlag ved aftale påtager sig befordring

§ 171 Med bortfrakter forstås i dette kapittel den som ved avtale, ervervsmessig eller mot vederlag, påtar seg befordring med

*Svensk text**Föreslagen lydelse*

avtalsenliga bestämmelseorten är. Bestämmelsen i andra stycket tredje punkten har motsvarande tillämpning.

Nuvarande lydelse

170 § 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**Om befordran av passagerare och resgods**

171 § Med bortfraktare förstås i detta kapitel den som, yrkesmässigt eller mot vederlag, genom avtal åtager sig befordran

Dansk text

med skib af passagerer eller af passagerer og rejsegods. Bortfragteren kan være reder, befragter (underbortfragter) eller anden.

Stk. 2. Ved "passager" forstås den person, der skal befordres eller bliver befordret med skib i henhold til en befordringsaftale.

Stk. 3. Ved "rejsegods" forstås enhver genstand, herunder køretøj, som befordres i tilslutning til en aftale om passagerbefordring. Ved "håndbagage" forstås rejsegods, som passageren har i sin varetægt eller i sin kahyt, eller som han medfører i eller på sit køretøj. Reglerne om rejsegods anvendes ikke, hvis godset befordres i henhold til et certeparti eller konnossement.

§ 172 Med undtagelse af § 178 og af, hvad der følger af §§ 200 og 201 kommer bestemmelserne i dette kapitel kun til anvendelse, såfremt andet ikke er aftalt eller følger af sædvane.

§ 173 Dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt befordringen er underkastet international konvention om befordring med andet transportmiddel.

§ 174 Dersom nogen, som følger med et skib uden at være passager eller høre til besætningen, bliver dræbt eller lider tab som nævnt i §§ 188—189, finder bestemmelserne om indsigelser og ansvarsbegrænsning i dette kapitel tilsvarende anvendelse til fordel for enhver, imod hvem erstatningsansvar gøres gældende.

§ 175 Bortfragteren skal sørge for, at skibet er sødygtigt, herunder at det er tilstrækkeligt bemanded, provianteret og ud-

Norsk text

skip av passasjerer eller av passasjerer og reisegods. Bortfrakteren kan være reder, befrakter (frambortfrakter) eller annen.

Med passasjer forstås den som skal befordres eller blir befordret med skip i henhold til en befordringsavtale.

Med reisegods forstås gjenstand, herunder kjøretøy, som befordres i tilknytning til en avtale om passasjerbefordring. Reglene om reisegods får ikke anvendelse dersom det er utstedt certeparti eller konnossement for godset. Håndreisegods omfatter reisegods som passasjeren har i sin lugar eller i sin varetekt eller i eller på sitt kjøretøy.

§ 172 Med unntak av § 178 og det som følger av §§ 200 og 201, får bestemmelsene i dette kapittel bare anvendelse for så vidt ikke annet er avtalt eller følger av sædvane.

§ 173 Bestemmelsene i dette kapittel gjelder ikke i den utstrekning befordringen er underkastet internasjonal konvensjon om befordring med annet transportmiddel.

§ 174 Dersom noen som medfølger et skip uten å være passasjer eller høre til besætningen, blir drept eller lider tap som nevnt i §§ 188—189, gjelder reglene om bortfrakterens innsigelser og ansvarsbegrænsning tilsvarende til fordel for enhver på rederens side som det blir gjort erstatningsansvar gjeldende mot.

§ 175 Bortfrakteren skal sørge for at skippet så vel ved reisen begynnelsen som til enhver tid undervegs er i sødyktig stand, her-

*Svensk text**Föreslagen lydelse*

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 passageraren 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.

Nuvarande lydelse

172 § 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.

(Jfr 71 §)

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

174 § Medföljer någon ett fartyg, vilken varken är passagerare eller är i bortfraktarens tjänst eller utför arbete i fartygets tjänst, och tillskyndas 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.

175 § Bortfraktaren skall sörja för att fartyget är sjövärdigt, behörigen bemannat, provianterat och utrustat samt för att pas-

(Jfr 72 § och 171 § första stycket)

Dansk text

rustet og i forsvarlig stand til modtagelse og befordring af passagerer. Bortfragteren skal sørge for den sikre befordring af passageren og hans rejsegods og i øvrigt varetage passagerens tarv på forsvarlig måde.

Stk. 2. Uden hjemmel i aftale eller sædvane kan bortfragteren ikke laste rejsegods på dæk.

Stk. 3. Rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed. Deviation kan kun gøres for at redde menneskeliv, for at bjærge skib eller gods eller af anden rimelig grund.

§ 176 Angår aftalen et bestemt skib, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib.

§ 177 Er en bestemt person angivet i aftalen som passager, kan denne ikke overdrage sine rettigheder efter aftalen til en anden. Er rejsen begyndt, kan passagereren ikke i noget tilfælde overdrage sine rettigheder.

§ 178 Passageren skal overholde de forskrifter, der gives for orden og sikkerhed om bord.

Stk. 2. Bestemmelserne i sømandsloven om adgang til at benytte foranstaltninger over for besætningen der er nødvendige for at oprethålle ordenen ombord og om optagelse af forklaring finder tilsvarende anvendelse.

§ 179 Passageren må medtage rejsegods i rimeligt omfang.

Stk. 2. Ved passageren, at rejsegods kan medføre fare eller væsentlig ulempe for skib, liv eller andet gods, skal han oplyse bortfragteren herom, før rejsen begynder. Det samme gælder, såfremt andet rejsegods end håndbagage skal behandles med særlig omhu. Beskaffenheden af gods som nævnt i 1. og 2. pkt. skal så vidt muligt være angivet på godset, før rejsen begynder.

Norsk text

under at det er tilstrekkelig utrustet, bemannet og proviantert. Han skal også i alle andre henseender trygge befordringen av passasjerer og reisegods og for øvrig varetta passasjerenes tarv på forsvarlig måte.

Reisegods må ikke befordres på dækk uten hjemmel i avtale eller sedvane.

Reisen skal utføres med tilbørlig hurtighet. Deviasjon kan bare foretas for å redde menneskeliv eller berge skip eller gods eller av annen rimelig grunn.

§ 176 Gjelder befordringsavtalen et bestemt skip, kan bortfrakteren ikke oppfylle avtalen med et annet skip.

§ 177 Er en bestemt person nevnt som passasjer i avtalen, kan han ikke overdra sine rettigheter etter avtalen til en annen. Etter at reisen er begynt, kan passasjereren ikke i noe tilfelle overdra sine rettigheter.

§ 178 Passasjereren plikter å rette seg etter forskrifter om orden og sikkerhet om bord.

Reglene i sjømanslovens §§ 61 og 62 om adgang til å bruke maktmidler mot mannskapet og om opptak av forklaring gjelder tilsvarende i forhold til passasjerer.

§ 179 Passasjereren kan ta med reisegods i rimeligt omfang.

Kjenner han til at reisegodsset har slike egenskaper at det kan medføre fare eller vesentlig ulempe for mennesker, skip eller annet gods, skal han gi bortfrakteren opplysning om det før reisen begynner. Det samme gjelder dersom reisegods som ikke er håndreisegods, må behandles med særlig omhu. Gods som nevnt i dette ledd skal så vidt mulig være særskilt merket før reisen begynner.

*Svensk text**Föreslagen lydelse*

sageraren 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 skälig 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.

178 § 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 och tvångsmedel mot besättningsmedlem ha motsvarande tillämpning i fråga om passagerare.

179 § 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.

Nuvarande lydelse

(Jfr 91 och 172 §§)

(Jfr 73 §)

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.

170 § Passagerare vare skyldig att ställa sig till noggrann efter rättelse allt vad med avscende å ordning och skick ombord föreskrives.

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

(Jfr 170 § andra stycket samt 92, 93 och 172 §§)

Dansk text

§ 180 Bortfragteren kan nægte passageren tilladelse til at medtage rejsegods, som kan volde fare eller væsentlig ulempe for skib, liv eller andet gods.

Stk. 2. Er sådant rejsegods lastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at erstatte skaden eller tabet på godset. Det samme gælder, selv om bortfragteren ved indlastningen kendte rejsegodssets beskaffenhed, såfremt dette senere viser sig at medføre en sådan fare for skib, liv eller andet gods, at det ikke er forsvarligt at beholde det om bord.

§ 181 Har rejsegods forårsaget skade eller tab for bortfragteren, skal passageren betale erstatning, såfremt han selv eller nogen han svarer for, har forvoldt skaden eller tabet ved fejl eller forsømmelse.

§ 182 Bortfragteren skal ikke udlevere andet rejsegods end håndbagage, før passageren har betalt for befordringen og for kost og udlæg under rejsen. Betaler passageren ikke, kan godset oplægges under sikker forvaring for passagerens regning, og bortfragteren kan ved offentlig auktion eller på anden betryggende måde sælge så meget, at hans krav og omkostninger bliver dækket.

§ 183 Såfremt aftalen gælder et bestemt skib, og dette går tabt, eller bliver erklæret for uistandsætteligt, forinden rejsen er begyndt, bortfalder bortfragterens pligt til at udføre befordringen.

Stk. 2. Bliver skibets afgang fra det sted, hvor rejsen begynder, væsentligt forsinket, kan passageren hæve aftalen.

§ 184 Indtræffer under rejsen et sådant ophold, at det ikke med rimelighed kan forlanges, at passageren skal vente, eller går skibet tabt, eller bliver det erklæret for

Norsk text

§ 180 Bortfrakteren kan nekte passasjerer å ta med reisegods som kan medføre fare eller vesentlig ulempe for mennesker, skip eller annet gods.

Er slikt reisegods tatt om bord uten at bortfrakteren kjente dets egenskaper, kan han etter omstendighetene losse, uskadeliggjøre eller tilintetgjøre det uten plikt til å erstatte det tap som derved voldes. Det samme gjelder selv om bortfrakteren kjente reisegodssets egenskaper, dersom det seinere oppstår slik fare eller ulempe for mennesker, skip eller annet gods at det er uforvarlig å beholde det om bord.

§ 181 Har reisegods voldt skade for bortfrakteren, er passasjerer ansvarlig dersom skaden skyldes feil eller forsømmelse av passasjerer eller noen som han svarer for.

§ 182 Bortfrakteren plikter ikke å utlevere reisegods som ikke er håndreisegods, før passasjerer har betalt for befordringen og for kost og utlegg under reisen. Dersom passasjerer ikke betaler, kan godset legges opp under sikker forvaring for hans regning, og bortfrakteren kan ved offentlig auksjon eller på annen betryggende måte selge så mye at hans krav med kostnader blir dekket.

§ 183 Dersom avtalen gjelder et bestemt skip og dette går tapt eller blir uistandssettelig før reisen er begynt, plikter bortfrakteren ikke å utføre befordringen.

Blir skipets afgang fra det sted hvor reisen begynner, vesentlig forsinket, kan passasjerer hevve avtalen.

§ 184 Inntreffer under reisen et slikt opphold at det ikke med rimelighet kan forlanges at passasjerer skal vente, eller går skipet tapt eller blir det uistandssettelig etter

Svensk text

Föreslagen lydelse

180 §. 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 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 ersättningsskyldig, 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 § Upphålles fartyget under resan så att det icke skäligen kan fordras att passageraren avvaktar att resan fortsättes, eller går fartyget förlorat eller förklaras det

Nuvarande lydelse

(Jfr 119 och 172 §§)

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

175 § 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.

176 § 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.

177 § Där under resan fartyget så upphålles, att passageraren med hänsyn till omständigheterna finnes icke kunna avvakta resans fortsättande, eller fartyget går för-

Dansk text

uistandsætteligt, efter at en del af rejsen er udført, skal bortfragteren sørge for, at passageren og hans rejsegods bliver befordret videre til bestemmelsesstedet på passende måde og bære de dermed forbundne omkostninger. Undlader bortfragteren dette indenfor en rimelig tid, kan passageren hæve aftalen.

Stk. 2. Må passageren i en mellemhavn opholde sig i land på grund af havari eller andet forhold vedrørende skibet, skal bortfragteren sørge for passende logi og kost og bære de dermed forbundne omkostninger.

§ 185 Tiltræder passageren ikke rejsen, eller afbryder han den, har bortfragteren ret til det aftalte vederlag, medmindre passageren er død eller hindret ved sygdom eller anden rimelig grund, og bortfragteren underrettes herom uden ugrundet ophold. I vederlaget fradrages de besparelser, bortfragteren har eller burde have opnået.

§ 186 Viser det sig, efter at befodringsaftalen er indgået, at udførelse af rejsen vil medføre fare for passageren eller for skibet som følge af krig, blokade, oprør, borgelige uroligheder, sørøveri eller andet væbnet overfald, eller at faren herfor er blevet væsentligt forøget, kan såvel bortfragteren som passageren hæve befodringsaftalen uden pligt til at betale erstatning, selv om rejsen er begyndt. Den, som vil hæve aftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Undlader han dette, skal han erstatte den deraf følgende skade.

Norsk text

at en del av reisen er utført, plikter bortfrakteren å sørge for at passasjeren og hans reisegods blir befordret til bestemmelsesstedet på hensiktsmessig måte, og å bære de utgifter som dette medfører. Oppfyller ikke bortfrakteren sine plikter innen rimelig tid, kan passasjeren heve avtalen.

Må passasjeren i en mellomhavn oppholde seg i land på grunn av havari eller andre hindringer på skipets side, skal bortfrakteren sørge for passende underbringelse og bære de utgifter som dette medfører.

§ 185 Tiltrer passasjeren ikke reisen, eller avbryter han den, har bortfrakteren ret til det avtalte vederlag, med mindre passasjeren er død eller hindret ved sykdom eller annen rimelig grunn og bortfrakteren underrettes uten ugrunnet ophold. Fradrag gjøres dog for besparelser som bortfrakteren har eller burde ha oppnådd.

§ 186 Viser det seg etter at befodringsavtalen ble sluttet, at reisen vil medføre fare for passasjeren eller skipet som følge av krig, blokade, opprør, borgerlige uroligheter eller sjørøveri eller annen væpnet vold, eller at en slik fare er blitt vesentlig øket, kan så vel bortfrakteren som passasjeren heve avtalen uten plikt til å betale erstatning, selv om reisen er begynt. Den som vil heve avtalen, skal gi meddelelse uten ugrunnet ophold. Gjør han ikke det, plikter han å erstatte den skade som derav følger.

*Svensk text**Föreslagen lydelse*

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 bortfraktaren 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 underrättats 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.

Nuvarande lydelse

lorat 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 oskälig kostnad.

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

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

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 ersättningens bestämmande skall hänsyn tagas därtill, att bortfraktaren utan skälig anledning underlåtit att medtaga annan passagerare.

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

Dansk text

§ 187 Afbryder passageren rejsen på grund af forhold, som ikke kan lægges ham til last, jfr. § 185, eller hæves befordringsaftalen i medfør af § 184, eller efter rejsen er påbegyndt i medfør af § 186, har bortfrakteren ret til en forholdsmæssig del af det aftalte vederlag. § 129, stk. 2 og 3, om beregning af afstandsfragt finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Har bortfrakteren modtaget betaling, udover hvad det herefter tilkommer ham, skal han betale det overskydende tilbage.

§ 188 Bortfrakteren er forpligtet til at erstatte tab, som forvoldes ved, at en passager dør eller kommer til skade på grund af en hændelse under befordringen, dersom tabet skyldes fejl eller forsømmelse udvist af bortfrakteren selv eller nogen, som han svarer for. Tilsvarende gælder tab eller skade, der opstår som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen af passageren.

§ 189 Bortfrakteren er forpligtet til at erstatte tab som forvoldes ved, at rejsegods går tabt eller beskadiges, på grund af en hændelse under befordringen, såfremt tabet eller skaden er forvoldt ved fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for. Det samme gælder tab eller skade forvoldt ved forsinkelse med befordringen eller udlevering af rejsegods.

Stk. 2. Medmindre andet er udtrykkeligt

Norsk text

§ 187 Avbryter passasjeren reisen på grunn av forhold som ikke kan lastes ham, eller heves befordringsavtalen i medhold av § 184 eller, etter at reisen er begynt, i medhold av § 186, har bortfrakteren rett til en forholdsmessig del av det avtalte vederlag, idet reglene i § 129 annet og tredje ledd om beregning av avstandsfrakt gjelder tilsvarende.

Har bortfrakteren mottatt betaling ut over det som tilkommer ham etter denne paragraf, skal han betale det overskytende tilbake.

§ 188 Bortfrakteren plikter å erstatte tap som voldes ved at en passasjer dør eller kommer til skade på grunn av hending under befordringen, og som skyldes feil eller forsømmelse av bortfrakteren selv eller noen han svarer for. Tilsvarende gjelder tap som voldes ved forsinkelse med befordringen av passasjer.

§ 189 Bortfrakteren plikter å erstatte tap som voldes ved at reisegods går tapt eller kommer til skade på grunn av hending under befordringen, og som skyldes feil eller forsømmelse av ham selv eller noen han svarer for. Tilsvarende gjelder tap voldt ved forsinkelse med befordringen eller utleveringen av reisegods.

For penger, veripapirer og andre verdi-

Svensk text

Föreslagen lydelse

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 belopp, 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.

188 § Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att passageraren avlider eller drabbas av kroppsskada på grund av händelse under befodrningen 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 befodrningen 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 bestämmelseorten.

Bortfraktaren är icke skyldig att ersätta

Nuvarande lydelse

182 § 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.

171 § (första och andra styckena) 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 eller försummelse tillräknas bortfraktaren eller någon för vilken han svarar. Skadestånd skall bestämmas enligt de i strafflagen stadgade grunder.

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.

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

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

Dansk text

aftalt, er bortfragteren ikke ansvarlig for tab af eller skade på penge, værdipapirer og andre værdigenstande såsom guld, sølv, ure, juveler, smykker og kunstgenstande.

§ 190 Bortfragterens erstatningspligt kan nedsættes eller helt bortfalde, hvis han beviser, at passageren ved fejl eller forsømmelse har medvirket til tab eller skade som nævnt i §§ 188—189.

§ 191 Den, som kræver erstatning, har bevisbyrden for tabets eller skadens størrelse og for, at tabet eller skaden er opstået ved en hændelse under transporten.

Stk. 2. Ved dødsfald eller personskade har den, som kræver erstatning, også bevisbyrden for, at skaden skyldes fejl eller forsømmelse af bortfragteren selv eller nogen, han svarer for. Er skaden indtruffet ved eller i forbindelse med forlis, sammenstød, grundstødning, eksplosion eller brand, har dog bortfragteren bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.

Stk. 3. For tab af eller skade på håndbagage gælder bestemmelsen i stk. 2. tilsvarende. For tab af eller skade på andet rejsogods har bortfragteren bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsømmelse.

Stk. 4. For tab som følge af forsinkelse, har bortfragteren bevisbyrden for, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for.

Norsk text

saker, så som gull, sølv, juveler, smykker og kunstgjenstander, er bortfrakteren ikke ansvarlig uten uttrykkelig avtale.

§ 190 Har passasjeren ved egen skyld forårsaket eller medvirket til tap som nevnt i §§ 188—189, kan bortfrakterens ansvar settes ned etter alminnelige erstatningsregler.

§ 191 Den som krever erstatning, har bevisbyrden for tapets omfang og for at det er oppstått ved en hending under befordingen.

For så vidt gjelder tap som følge av at en passasjer er død eller kommet til skade, har den som krever erstatning, også bevisbyrden for at det er utvist feil eller forsømmelse som bortfrakteren svarer for. Er tapet inntruffet ved eller i forbindelse med forlis, sammenstøt, stranding, eksplosjon eller brann, har dog bortfrakteren bevisbyrden for at feil eller forsømmelse ikke er utvist.

Ved tap av eller skade på håndreisegods gjelder reglene i annet ledd tilsvarende. Er annet reisegods gått tapt eller kommet til skade, har bortfrakteren alltid bevisbyrden for at feil eller forsømmelse ikke er utvist.

Ved forsinkelse har bortfrakteren bevisbyrden for at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse som han svarer for.

*Svensk text**Föreslagen lydelse*

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 frejdande från ansvarighet visa, att skada som avses i 188 eller 189 § ej orsakats genom fel eller försummelse 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.

Nuvarande lydelse

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.

(Jfr även 178 §)

Dansk text

§ 192 Bortfragterens ansvar skal ikke overstige 700 000 francs for hver passager, som dør eller kommer til skade. Ansvaret for forsinkelse i forbindelse med befordringen af passagerer kan ikke overstige 16 000 francs.

Stk. 2. Bortfragterens ansvar for tab som følge af, at rejsegods er gået tabt, er blevet beskadiget eller forsinket, kan ikke overstige:

1) 10 000 francs pr. passager for håndbagage, som ikke medføres i eller på et medfølgende køretøj,

2) 50 000 francs pr. køretøj for tab af eller skade på køretøjet samt den håndbagage, som medføres i eller på køretøjet, og

3) 16 000 francs pr. passager for tab af eller skade på andet rejsegods.

Stk. 3. For så vidt angår tab af eller skade på rejsegods som nævnt i stk. 2, nr. 1, gælder begrænsningsbeløbet for hver enkelt hændelse og ellers for hver enkelt rejse.

Stk. 4. De i stk. 1 og 2 fastsatte grænser for erstatningens størrelse omfatter ikke renter og sagsomkostninger.

Stk. 5. Ved francs forstås den i § 235, stk. 3, omhandlede møntenhed. Omregning til dansk mønt sker efter kursen på betalingsdagen.

Stk. 6. Ved udtrykkelig aftale mellem passageren og bortfragteren kan der fastsættes en højere ansvarsgrense, end den i stk. 1 og 2 anførte.

§ 193 Ved udtrykkelig aftale med passageren kan bortfragteren forbeholde sig ret til i det opståede tab at foretage fradrag på højst:

1) 1 500 francs pr. køretøj for skade på køretøj,

2) 200 francs pr. passager for tab af eller skade på andet rejsegods, og

Norsk text

§ 192 Bortfrakterens ansvar skal ikke overstige 700 000 francs for hver passasjer som er død eller kommet til skade. Ansvaret for forsinkelse med befordringen av passasjeren skal ikke overstige 16 000 francs.

Bortfrakterens ansvar for tap som følge av at reisegods er gått tapt, kommet til skade eller blitt forsinket, skal ikke overstige:

a) 10 000 francs pr. passasjer for tap som gjelder håndreisegods som ikke befinner seg i eller på medført kjøretøy;

b) 50 000 francs pr. kjøretøy for tap som gjelder kjøretøyet eller reisegods som føres i eller på dette;

c) 16 000 francs pr. passasjer for tap som gjelder annet reisegods.

For så vidt angår tap av eller skade på slikt reisegods som nevnt i annet ledd bokstav a, gjelder begrænsningsbeløpet for hver enkelt hending. For øvrig gjelder beløpene for hver reise.

Renter og sakskostnader kan tilkjennes i tillegg til begrænsningsbeløpene.

Med franc menes den enhet som er nevnt i § 326.

Ved uttrykkelig avtale mellom passasjeren og bortfrakteren kan det fastsettes høyere ansvarsgrenser enn bestemt i denne paragraf.

§ 193 Ved uttrykkelig avtale med passasjeren kan bortfrakteren forbeholde seg rett til i det oppståtte tap å gjøre fradrag på inntil:

a) 1 500 francs pr. kjøretøy i tilfelle av skade på kjøretøy;

b) 200 francs pr. passasjer i tilfelle tap av eller skade på annet reisegods;

*Svensk text**Föreslagen lydelse*

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 värdenhet som anges i 348 §.

Nuvarande lydelse

171 § (tredje stycket) I inrikes fart må ej förbehåll göras om annan inskränkning i bortfraktarens ansvarighet än att ersättning ej skall överstiga tjugutusen kronor för varje passagerare. Konungen äger, under förutsättning av ömsesidighet, förordna att vad sålunda stadgats skall äga tillämpning jämväl i avseende å fart mellan Sverige och främmande stat.

193 § Bortfraktaren kan genom uttrycklig överenskommelse åtaga 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 resgods-skada; och

Dansk text

3) 200 francs pr. passager for tab som følge af forsinkelse.

§ 194 Bortfragteren har ikke ret til at begrænse ansvaret i medfør af § 192 eller foretage fradrag som nævnt i § 193, såfremt det bevises, at bortfragteren selv har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 195 Bestemmelserne om bortfragterens indsigelser og om grænserne for hans ansvar finder anvendelse, selv om kravet mod ham ikke grundes på beforderingsaftalen.

§ 196 Bestemmelserne om bortfragterens indsigelser og ansvarsbegrænsning gælder tilsvarende for dem, som bortfragteren svarer for efter § 233. Summen af de erstatningsbeløb, som bortfragteren og hans folk kan tilpligtes at udrede, må ikke overstige den for bortfragteren fastsatte ansvarsgrænse.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 kan ikke påberåbes af den, som har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 197 Udføres en befordring helt eller delvis af en anden end bortfragteren, forbliver denne dog ansvarlig, som om han selv havde udført hele befordringen. Bestemmelserne i dette kapitel finder herved tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Ved befordring som udføres med skib, er den, som udfører befordringen, ansvarlig for sin del af befordringen efter samme bestemmelser som bortfragteren. § 196 finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 3. Bortfragteren, og den som er an-

Norsk text

c) 200 francs pr. passasjer i tilfelle av tap som skyldes forsinkelse.

§ 194 Bortfrakteren har ikke rett til å begrense ansvaret etter § 192 eller gjøre fradrag som nevnt i § 193, dersom det bevises at bortfrakteren selv har voldt tapet forsettlig eller grovt uaktsomt med forståelse av at tap sannsynligvis ville bli voldt.

§ 195 Reglene om bortfrakterens innsigelser og om grensene for hans ansvar gjelder selv om kravet mot ham ikke grunnes på beforderingsavtalen.

§ 196 Reglene om bortfrakterens innsigelser og om grensene for hans ansvar gjelder tilsvarende for de som bortfrakteren svarer for etter § 233. Det samlede ansvar som kan pålegges dem og bortfrakteren, skal ikke overstige den grense som gjelder for ham.

Reglene i denne paragraf kan ikke påberopes av den som har voldt tapet forsettlig eller grovt uaktsomt med forståelse av at tap sannsynligvis ville bli voldt.

§ 197 Blir en befordring helt eller delvis utført av en annen enn bortfrakteren, forblir bortfrakteren ansvarlig etter reglene i dette kapittel, så langt de passer, som om han selv hadde utført hele befordringen.

Ved befordring som utføres med skip, er den som utfører den, ansvarlig for sin del av befordringen etter samme regler som bortfrakteren. Bestemmelsene i § 196 gjelder tilsvarende.

Bortfrakteren og den som har ansvar etter

*Svensk text**Föreslagen lydelse*

3. tvåhundra francs för skada på grund av försening.

Avräkning för självrisk sker från skadans belopp.

Nuvarande lydelse

194 § Bortfraktaren har ej rätt att åberopa bestämmelserna i 192 § om begränsning av ansvarigheten eller överenskommelse om självrisk för passageraren enligt 193 §, om det visas 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 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 §.

Dansk text

svarlig efter stk. 2, hæfter solidarisk, og det samlede ansvar kan ikke overstige de i § 192 fastsatte ansvarsgrænser.

§ 198 Har en passager lidt skade på person eller som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen, kan erstatningskrav kun rejses af passageren selv eller af nogen, som er indtrådt i hans retsstilling.

Stk. 2. Erstatningskrav i anledning af en passagers død kan kun rejses af dem, der indtræder i hans rettigheder, eller personer der var afhængige af ham.

§ 199 Enhver forhåndsavtale, som har til formål at begrænse sagsøgerens ret til at vælge værneting i retstvister om befordring af passagerer og rejsegods eller at henskyde sådanne retstvister til voldgift, er ugyldig.

Stk. 2. Det kan dog aftales, at søgsmål efter sagsøgerens valg, kun skal kunne indbringes for:

- 1) domstolen på det sted, hvor sagsøgte har sin bopæl eller hovedforretningssted,
- 2) domstolen på afgangsstedet eller på bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen eller
- 3) domstolen i den stat, hvor sagsøgeren har sin bopæl, såfremt sagsøgte har et forretningssted der i øvrigt kan sagsøges i den pågældende stat.

§ 200 §§ 181—198 kan ikke fraviges ved aftale til skade for passageren ved befordring mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige og ved indenrigsfart i disse stater, eller når afgang- eller ankomststedet ifølge befordringsaftalen ligger i en af disse stater. Dette gælder, uanset om befordringen i øvrigt er undergivet fremmed ret.

§ 201 Uanset § 200 kan bortfrakteren ved befordring af passagerer forbeholde sig ansvarsfrihed for tiden, før passageren går om bord, og efter han er kommet i land, men dog ikke for søtransport mellem skib og

Norsk text

annet ledd, hefter solidarisk; det samlede ansvar som kan pålegges dem, skal ikke overstige de grenser som gjelder etter § 192.

§ 198 Krav på erstatning for at en passasjer er kommet til skade eller blitt forsinket, kan bare framsettes av passasjeren selv eller av noen som er inntrådt i hans rett.

Krav på erstatning for tap av liv kan bare framsettes av passasjerens rettsetterfølgere eller av noen som han forsørget.

§ 199 Enhver forhåndsavtale som tilsikter å innskrenke saksøkerens rett til å velge værneting i tilfelle av rettstvist som gjelder befordringen, eller å henskyte slik tvist til voldgift, er ugyldig. Uten hinder av dette kan dog avtales at søksmål bare kan reises — etter saksøkerens valg — ved domstolen

1. på det sted hvor saksøkte har sitt bosted eller hovedsete for bedriften, eller
2. på avgangsstedet eller bestemmelsesstedet i henhold til befordringsavtalen, eller
3. i den stat hvor saksøkeren har bosted, dersom saksøkte har et forretningssted i nevnte stat og kan saksøkes der.

§ 200 Reglene i §§ 181—198 kan ikke fravikes ved avtale til skade for passasjeren i innenriksfart i Norge, Danmark, Finland eller Sverige eller i fart mellom disse stater eller når avgangs- eller ankomststedet ifølge befordringsavtalen ligger i en av disse stater. Dette gjelder selv om befordringen for øvrigt er undergitt fremmed rett.

§ 201 Uten hinder av § 200 kan bortfrakteren ved befordring av passasjer fraskrive seg ansvaret etter dette kapittel for tiden før passasjeren går om bord og etter at han er kommet i land, men dog ikke for

Svensk text

Föreslagen lydelse

Nuvarande lydelse

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 resgods finnas i 337 §.

Bestämmelser om preskription finnas i 284 §.

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 hand-

Dansk text

land eller omvendt, såfremt billetprisen omfatter denne transport eller udføres af et transportmiddel, der er stillet til rådighed af bortfragteren. For håndbagagens vedkommende kan bortfragteren ligeledes forbeholde sig ansvarsfrihed for tiden, før godset bliver bragt om bord, og efter det er bragt i land, dog ikke for søtransport mellem skib og land som nævnt ovenfor eller for den tid godset er i bortfragterens varetægt på kaj eller i en anden havneinstallation.

Stk. 2. Er det aftalt, eller fremgår det af omstændighederne, at befordringen helt eller delvis skal udføres af en anden end bortfragteren, kan bortfragteren forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer under den del af befordringen som udføres af den anden. Det samme gælder såfremt passageren ifølge befordringsaftalen har ret til helt eller delvis at blive befordret af en anden end bortfragteren.

Stk. 3. Bortfragteren kan i alle tilfælde forbeholde sig ansvarsfrihed, for så vidt angår levende dyr, der befordres som rejsegods.

Norsk text

sjøtransport mellom skipet og land som er inkludert i billettprisen eller utføres med transportmiddel stilt til rådighet av bortfrakteren. For så vidt gjelder håndreisegods, kan bortfrakteren likeledes forbeholde seg ansvarsfrihet for tiden før godset blir brakt om bord og etter at det er brakt i land, men ikke for sjøtransport som nevnt, og heller ikke for den tid godset er i bortfrakterens varetekt på kai eller i eller på en stasjon eller et annet anlegg i havn.

Er det avtalt eller klart forutsatt at befordringen helt eller for en bestemt del skal utføres av en annen fraktfører, kan bortfrakteren dessuten forbeholde seg ansvarsfrihet for så vidt gjelder tap oppstått ved hending inntruffet under den del av befordringen som utføres av den andre. Det samme gjelder om passasjeren etter befordringsavtalen har rett til helt eller delvis å nytte en annen enn bortfrakteren.

Bortfrakteren kan i alle tilfelle forbeholde seg ansvarsfrihet for levende dyr som sendes som reisegods.

§ 202 Kongen kan bestemme at det for skip som brukes til passasjerbefordring i norsk innenriksfart eller i fart mellom Norge og utlandet, skal tegnes forsikring eller stilles sikkerhet til dekning av det ansvar for tap av liv eller skade på person som bortfrakteren kan få etter § 188, jfr. 192 første ledd, § 234 første ledd og §§ 235—236. Kongen kan gi nærmere forskrifter om hvilke skip dette skal gjelde for, og om forsikringen eller sikkerhetsstillelsen, herunder om virkningen av at de ikke holdes i kraft.

Kongen kan gjøre reglene i denne paragraf gjeldende for skip med norsk passasjer-sertifikat som brukes till passasjerbefordring i annen fart enn nevnt i første punktum.

*Svensk text**Föreslagen lydelse*

resgods 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.

Nuvarande lydelse

Är det avtalat eller klart förutsatt, att befordringen 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 befordringen som utföres av den andre. Detsamma gäller, om passageraren enligt befodringsavtalet har rätt att helt eller delvis anlita annan än bortfraktaren för befordringen.

(Jfr 123 och 172 §§)

Dansk text

OTTENDE KAPITEL

Om skade ved sammenstød

§ 220 (stk. 1, 2. pkt. ophæves.)

Stk. 4. Har en af de ansvarlige måttet udrede mere, end der påhviler ham, kan han holde sig til den anden for det overskydende. Over for dette krav kan den anden benytte sig af den ret til ansvarsfritagelse eller ansvarsbegrænsning, som han ville kunne gøre gældende over for skadelidte i medfør af lov eller i medfør af kontraktsforbehold. Forbehold kan dog ikke gøres gældende i den udstrækning, det fritager for ansvar i videre omfang end reglerne i §§ 118, 120, 188—194 eller tilsvarende regler i fremmed ret, som finder anvendelse i forholdet til skadelidte.

§ 222 Hvad der i dette kapitel er bestemt om sammenstød mellem skibe, finder også anvendelse i tilfælde, i hvilke et skib ved sin sejlads eller på lignende måde forårsager skade på et andet skib eller ombordværende personer eller gods, uden at der har fundet sammenstød mellem skibene sted.

§ 223 (ophæves).

ELLEVTE KAPITEL

Om forældelse af visse fordringer

§ 284 Forældelsesfristen for følgende fordringer er:

1) for fordring på bjærgeløn, to år fra den dag, då bjærgningen blev afsluttet,

2) for fordring på erstatning for skade ved sammenstød eller søulykke som nævnt i § 222, to år fra den dag, da skaden blev voldt,

Norsk text

ÅTTONDE KAPITTEL

Om sammenstøt

§ 220 (*tredje og fjerde ledd*) Hver enkelt av de skyldige er bare ansvarlig for den del av erstatningen som faller på ham. Når skade på person er voldt, kan dog den erstatningsberettigete inntale hele erstatningen hos vilken som helst av de skyldige.

Har noen måttet betale mer enn den del av erstatningen som faller på ham, kan han kreve det overskytende tilbake av den annen skyldige. Mot slikt tilbakesøkingsskrav kan denne gjøre gjeldende den rett til ansvarsfritakelse eller -begrænsning som han i forhold til skadelidte ville ha vært berettiget til i kraft av den lov som får anvendelse i forholdet mellom ham og skadelidte, eller i kraft av gyldig kontraktmessig forbehold. Forbehold kan dog ikke gøres gjeldende i den utstrekning det fritar for eller begrenser ansvaret utover det som ville følge av §§ 118, 120, 188—194 eller tilsvarende regler i fremmed rett som i tilfelle får anvendelse i forholdet til skadelidte.

§ 222 Det som i denne lov er bestemt om sammenstøt mellom skip, gjelder også når et skip ved sin manøvrering eller på liknende måte volder skade på et annet skip eller ombordværende personer eller gods uten at sammenstøt mellom skipene har funnet sted.

TOLVTE KAPITTEL

Foreldelse

§ 284 Foreldelsesfristen for følgende fordringer er:

1) for fordring på bergelønn, to år fra den dag bergingsforetaket ble avsluttet;

2) for fordring på andel av bergelønn i henhold til § 229 annet ledd, ett år fra den dag underretning ble sendt etter § 230;

Svensk text

Föreslagen lydelse

ÅTTONDE KAPITLET

Om skada genom fartygs sammanstötning

220 § Stöta fartyg — — — uppkommer därav.

Har sammanstötningen — — — av skadan.

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 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 — — — eller icke.

222 § 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.

ELFTE KAPITLET

II. Om preskription av fordran i vissa fall

284 § 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

Nuvarande lydelse

ÅTTONDE KAPITLET

Om skada genom fartygs sammanstötning

220 § Stöta fartyg — — — uppkommer därav.

Har sammanstötningen — — — 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.

Vid bedömande — — — eller icke.

222 § 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.

ELFTE KAPITLET

II. Om preskription av fordran i vissa fall

284 § 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

Dansk text

3) for fordring på erstatning efter § 188, 1. punktum, to år fra den dag, da passageren gik i land, eller dersom dødsfald har fundet sted underejs, fra den dag, på hvilken passageren skulle have været udskibet. Har dødsfaldet fundet sted efter udskibningen, er fristen to år fra dødsdagen, dog senest tre år fra den dag, udskibningen fandt sted,

4) for fordring på erstatning efter § 189, to år fra den dag, da rejsegodset blev udskibet, eller hvis det er gået tabt, fra den dag, da udskibningen skulle have fundet sted,

5) for fordring på erstatning efter § 188, 2. punktum, to år fra den dag, da passageren blev udskibet,

6) for fordring på erstatning efter § 118 eller for urigtige eller ufuldstændige oplysninger i et konnossement, et år fra den dag, da godset blev udleveret eller skulle have været udleveret,

7) for fordring på erstatning for tab som følge af, at gods er udleveret uden forevisning af konnossement eller til en forkert person, et år fra den dag, da godset skulle have været udleveret, eller fra den dag, da det blev udleveret, hvis dette sker på et senere tidspunkt,

8) for fordring på bidrag til almindeligt havari eller til omkostninger, som fordeles efter § 136 eller § 216, stk. 2, et år fra dispachens dato,

9) for fordring, for hvilken skyldneren er begrænset ansvarlig i henhold til § 234, nr. 5, tre år fra forfaldsdag,

10) for fordring på den, der er blevet personlig ansvarlig efter § 246 eller § 253, den

Norsk text

3) for fordring på erstatning for skade ved sammenstøt, to år fra den dag da skaden ble voldt;

4) for fordring på erstatning for at en passasjer er død eller kommet til skade, to år fra den dag da passasjeren skulle ha gått i land eller gikk i land; har dødsfallet funnet sted etter ilandstigningen, er fristen to år fra dødsdagen, men ikke mer enn tre år fra ilandstigningen;

5) for fordring på erstatning for tap av eller skade på reisegods, to år fra den dag da reisegodset skulle ha blitt brakt i land eller ble brakt i land;

6) for fordring på erstatning for forsinkelse med befordringen av passasjer eller reisegods eller med utleveringen av reisegods, to år fra den dag da passasjeren gikk i land eller reisegodset ble brakt i land eller utlevert;

7) for fordring på erstatning for tap av eller skade på eller vedrørende gods eller for uriktige eller ufullstendige opplysninger i et konnossement, ett år fra den dag da godset skulle ha blitt utlevert eller ble utlevert;

8) for fordring på erstatning for tap ved at last er utlevert uten presentasjon av konnossement eller til feil person, ett år fra den dag da godset skulle ha vært utlevert, eller fra den dag da det ble utlevert om dette skjer på et senere tidspunkt;

9) for fordring på dekning av skader, tap eller kostnader i felleshavari, ett år fra den dag skipet kom til havn etter havariet, eller fra den dag havariet fant sted om skipet er gått tapt;

10) for fordring på bidrag til felleshavari, ett år fra dispasjens datum;

Svensk text

Föreslagen lydelse

från det vederbörande av redaren erhållit underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek;

3. fordran på ersättning för sammanstötning, 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;

7. fordran på ersättning på grund av att resgods skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran, 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.

Svarar gäldenären — — — i allmänhet.

Har fordran — — — fordringen väckt.

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 huvudspråket infriades eller talan väcktes därom.

Nuvarande lydelse

från det vederbörande av redaren erhållit underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek;

3. fordran på ersättning för sammanstötning, 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 passagerares dödsfall eller kroppsskada eller dröjsmål med passagerarbefordran, inom två år från det ilandstigningen ägt rum eller skulle hava ägt rum samt, om dödsfallet inträffat efter ilandstigningen, inom två år efter dödsfallet men icke senare än tre år från ilandstigningen;

6. fordran på ersättning på grund av att last gått förlorad eller skadats eller att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter, inom ett år från det avlämnande ägt eller bort äga rum;

7. fordran på ersättning på grund av att resgods gått förlorat eller skadats eller på grund av dröjsmål med befordran av resgods, inom två år från det godset förts iland eller, om godset gått förlorat under resan, från det ilandföring skulle hava ägt rum.

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

Svarar gäldenären — — — i allmänhet.

Har fordran — — — fordringen väckt.

Dansk text

for søpanterettens forældelse fastsatte frist, jfr. §§ 248 og 254,

11) for regreskrav i anledning af fordringer som nævnt i nr. 2, 6 og 7, et år fra den dag, da fordringen blev betalt, eller søgsmål om den rejst. Ved regres i anledning af krav som følge af personskade, jfr. nr. 2, regnes fristen for regreskravet først fra den dag, da erstatningen blev betalt.

Stk. 2. Forældelsesfristen afbrydes ved foretagelse af retsskridt inden fristens udløb, eller såfremt det tilkommer en dispachør at træffe afgørelse om fordringen ved anmeldelse for dispachøren.

Stk. 3. Enhver forhåndsvedtagelse om udelukkelse af forældelse eller om længere forældelsesfrister end de, der er nævnt i stk. 1, er ugyldig.

Stk. 4. Det afgøres efter loven i det land, hvor sagen er anlagt, om forældelsen er afbrudt eller suspenderet. Dog skal fordringer som omtalt i nr. 3, 4 og 5 senest være forældet tre år efter den dag, da udskibningen fandt sted eller skulle have fundet sted.

Stk. 5. I øvrigt kommer de almindelige regler om forældelse af fordringer til anvendelse.

Norsk text

11) for fordring på den som er blitt personlig ansvarlig etter § 246 annet ledd eller § 253 annet ledd eller etter tvangsfullbyringslovens § 182 annet ledd, den samme frist som gjelder for sjøpanteretten.

For regresskrav i anledning av fordring som nevnt i første ledd nr. 7 og 8, er foreldelsesfristen ett år regnet fra den dag da fordringen ble betalt eller søksmål om den ble reist. Den samme frist gjelder for regresskrav i anledning av fordring som nevnt i første ledd nr. 3, dog slik at ved regress i anledning av personskadekrav regnes fristen for regresskravet alltid fra den dag da erstatningskravet ble betalt.

§ 285 For øvrig kommer de alminnelige regler om foreldelse av fordringer (jfr. lov 27 juli 1896) til anvendelse.

Dog kan søksmål om fordring som nevnt i § 284 første ledd nr. 4, 5 eller 6 ikke reises seinere enn tre år etter at ilandstigningen eller ilandbringelsen fant sted eller ville ha funnet sted.

Skal felleshavari gjøres opp i Norge, kan foreldelsesfristen for fordring som nevnt i § 284 første ledd nr. 9 avbrytes ved anmeldelse til den dispasjør som foretar oppgjøret. Er dispasje ennå ikke begjært, kan anmeldelse skje til en av de norske dispasjører.

*Svensk text**Föreslagen lydelse**Nuvarande lydelse*

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.

Dansk text

Norsk text

§ 286 Spørsmål om foreldelse avgjøres etter norsk rett i alle tilfelle hvor søksmål om fordring som nevnt i § 284 reises her i riket.

(Jfr 199 §)

(Jfr 199 §)

Svensk text

Föreslagen lydelse

Nuvarande lydelse

FJORTONDE KAPITLET

Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål

337 § I fråga — — — 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 kändens 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 bestämelseorten; eller

3. i den stat där känden 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 *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 — — — rederiets hemvist.

337 § I fråga — — — säkerheten frigivits.

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.

Äro flera — — — rederiets hemvist.

*Dansk text**Norsk text*

FJORTENDE KAPITTEL

Forskjellige bestemmelser

§ 326 Med franc menes en enhet som består av 65 1/2 milligram gull av finhet ni hundre tusendeler. Den skal omregnes til norske penger etter den offisielle kursen på den dag da betaling finner sted eller sikkerhet for ansvaret stilles etter reglene i tiende kapittel.

Kongen kungjør hvor mye de francbeløp som er nevnt i loven, utgjør i norske penger til enhver tid.

*Svensk text**Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

FEMTONDE KAPITLET

Särskilda bestämmelser

348 § Med franc förstås i denna lag en värdeenhett innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld 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.

255 § 2 mom. första stycket. 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 redaren ställer säkerhet för sin ansvarighet eller, om säkerhet icke ställes, då betalning sker.

2 Förslag till ändringar i de danska, norska och svenska konnossementslagarna

Dansk text

§ 4 (nr. 2 sidste stykke ophæves)

Norsk text

§ 4 nr 2 (annet ledd oppheves)

§ 8, stk. 1 Denne lov kommer til anvendelse ved befordring af gods til søs i henhold til konnossement eller lignende adkomst-dokument udstedt i en stat, som har tiltrådt den internationale konvention af 25. august 1924 om konnossementer, men som ikke har tiltrådt tillægsprotokollen af 1968. Er et sådant dokument udstedt her i riget eller i en stat, som har tiltrådt konventionen og protokollen, kommer loven til anvendelse i det omfang, det følger af Danmarks konventionsmæssige forpligtelser overfor stater, som alene har tiltrådt konventionen, at dette dokument skal være underkastet konventionens bestemmelser.

§ 9 første ledd. Denne lov kommer til anvendelse på godsbeholdning til sjøs som skjer i henhold til konnossement eller lignende atkomstdokument utstedt i stat som er bundet av den internasjonale konvensjon av 1924 om konnossementer, men ikke er bundet av tilleggsprotokollen av 1968. Er slikt dokument utstedt i en stat som er bundet også av protokollen, kommer loven til anvendelse i den utstrekning det følger av Norges konvensjonsmessige forpliktelse overfor stat som bare er bundet av konvensjonen, at dokumentet skal være undergitt konvensjonens bestemmelser.

Svensk text

Föreslagen lydelse

4 § 2 mom. Ansvarighet föreligge — —
— han svarar.

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 ej i något fall för förlust eller minskning av eller skada å gods eller eljest till godset hänförlig skada till högre belopp än ettusen-åttahundra 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 — — — förut sagts.

I förhållande — — — svenska fordrings-
ägare.

Har avlastaren — — — denna lag.

8 § Denna lag skall, i stället för vad sjölagen (1891: 35 s. 1) i motsvarande delar innehåller, tillämpas på konossement utfärdad i stat, som är bunden av 1924 års internationella konvention rörande konossement men icke 1968 års tilläggsprotokoll därtill, och på befordran enligt sådant konossement. Har konossement utfärdats i Sverige eller i främmande 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.

Nuvarande lydelse

4 § 2 mom. Ansvarighet föreligge — —
— 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. 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 — — — förut sagts.

I förhållande — — — svenska fordrings-
ägare.

Har avlastaren — — — denna lag.

(Andra stycket *ingressen*). Konungen äger förordna, att vid befordran av gods sjöledes från Sverige till främmande stat samt till Sverige från sådan främmande stat, som är ansluten till den i Bryssel den 25 augusti 1924 avslutade internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement, följande i nämnda konvention upptagna bestämmelser skola lända till cferrättelse i stället för vad sjölagen i motsvarande delar innehåller:

Innehåll

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	3
Utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden den 5 juni 1973	35
1. Inledning	35
2. Lagförslagets allmänna bakgrund	37
2.1 Nuvarande ordning	37
2.2 Kommittén	39
2.3 Remissyttrandena	41
3. Föredraganden	43
3.1 Ratifikation och lagstiftning på grundval av Haag-Visby-reglerna	43
3.2 Lagstiftning på grundval av Tokyoutkastet	48
3.3 Allmänt om lagförslagen	51
3.4 Godsbefordran	55
3.4.1 Transportansvaret	55
3.4.1.1 Godsskada m. m.	55
3.4.1.2 Dröjsmålsskada	58
3.4.1.3 Ansvarets begränsning	63
3.4.2 Underbortfraktning och genomgångsbefordran m. m.	65
3.4.3 Bortfraktarens medhjälpare	70
3.4.4 Konossementsansvaret	71
3.4.5 De tvingande reglernas tillämplighet	77
3.5 Passagerarbefordran	82
3.5.1 Bortfraktaren, passageraren och resgodset	82
3.5.2 Befordringen	86
3.5.3 Transportansvaret	96
3.5.3.1 Person- och resgodsskador	96
3.5.3.2 Dröjsmålsskada	100
3.5.3.3 Ansvarets begränsning	102
3.5.4 Bortfraktarens medhjälpare	105
3.5.5 Reklamation	106
3.5.6 De tvingande reglernas tillämplighet	107
3.6 Sjölagsförslagets enskilda bestämmelser	111
3.7 Konossementlagförslaget	153
3.8 Ikraftträdande	156
4. Hemställan	157
<i>Bilagor</i>	
Visbyreglerna	158
Konossementskonventionen i dess genom 1968 års tilläggsprotokoll ändrade lydelse (Haag-Visbyreglerna)	176
Tokyoutkastet	200
Kommitténs lagförslag om godsbefordran	222
Kommitténs lagförslag om passagerarbefordran	240
Sammanställning av remissyttrandena	256
Sammanställning av de danska, norska och svenska lagtexterna	326