Regeringens proposition 1993/94:195

om ny sjölag

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 3 mars 1994.

På regeringens vägnar

Carl Bildt

Reidunn Laurén

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ny sjölag som skall ersätta den nuvarande sjölagen från år 1891.

Förslaget innebär främst en anpassning av bestämmelserna som rör godsbefordran till dagens sjöfartsförhållanden.

Ett nytt kapitel om styckegodstransport till sjöss införs. Regelverket anpassas till den systematik och terminologi som används i 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (de s.k. Hamburgreglerna) och konventionens ansvarsregler tas in i den omfattning så kan ske med hänsyn till Sveriges nuvarande konventionsförpliktelser. Detta innebär att ansvaret vid godsskada skärps i vissa avseenden. Exempelvis görs nuvarande bestämmelser om ansvarsperioden tvingande för hela den tid som en transportör har godset i sin vård. Reglerna kompletteras också med särskilda processuella bestämmelser i mål som rör avtal om styckegodstransport.

På det traditionella befraktningsområdet föreslås att reglerna moderniseras. En betydande utveckling har exempelvis ägt rum på tidsbefraktningsområdet. Sjötransportföretagen arbetar i dag i stor omfattning med inhyrt tonnage som s.k. operatörer. Reglerna anpassas till sådana nya förhållanden. Förslaget innehåller också kompletterande bestämmelser för de nya kontraktstyperna konsekutiva resor (avtal om flera på varandra följande resor) och kvantumkontrakt (volymkontrakt).

I övrigt föreslås några mindre ändringar. Sjölagens sjövärdighetsbegrepp anpassas till sjövärdighetsbegreppet i de danska och norska sjölagarna. Vad gäller passagerarbefordran höjs de belopp som begränsar en bortfraktares ersättningsansvar vid skada på person eller

resgods så att de kommer i nivå med de belopp som fastställts i 1990 års tilläggsprotokoll till Aténkonventionen.

Förslaget innefattar också en omfattande redaktionell översyn och systematisering av sjölagstiftningen med kapitelindelning och paragrafering enligt modern svensk lagstiftningsteknik. Reglerna i lagen (1993:103) om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden har därvid förts över till ett särskilt kapitel i den nya sjölagen.

Den nya lagstiftningen har tillkommit i samarbete med Danmark, Finland och Norge. Den föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

1. Förslag till

Sjölag

Härigenom föreskrivs följande.

Avdelning I Fartyg

1 kap. Om fartyg

Nationalitet

1 § Ett fartyg anses som svenskt och är berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än hälften ägs av svensk medborgare eller svensk juridisk person. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket får medge att även annat fartyg, vars drift står under avgörande svenskt inflytande eller vars ägare har fast hemvist i Sverige, skall anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg.

Regeringen får meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg och får därvid bestämma vad som skall iakttas med sådana handlingar samt förbjuda att registreringspliktigt fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetshandling.

Fartygsregister

2 § Fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, betecknas skepp. Annat fartyg kallas båt.

Över svenska skepp förs ett skeppsregister. Över vissa båtar förs ett båtregister enligt bestämmelserna i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. Över skepp under byggnad i Sverige förs ett skeppsbyggnadsregister.

Skeppsregistret, båtregistret och skeppsbyggnadsregistret förs av den myndighet som regeringen bestämmer (registermyndigheten). Registermyndigheten förestås av en lagfaren inskrivningsdomare. Efter regeringens förordnande får registren föras med användning av automatisk databehandling.

Tillbehör till fartyg

3 § Till fartyg med dess skrov och styrinrättning hör fast inredning och annan till stadigvarande bruk för fartyget ägnad utrustning samt

sådana reservdelar som varaktigt förvaras ombord, allt i den mån fartyget är försett därmed i fartygsägarens intresse.

Utrustning för radiosamband eller navigering räknas dock inte som tillbehör, om den tillhör någon annan än fartygsägaren eller om någon annan än fartygsägaren har rätt till utrustningen på grund av äganderättsförbehåll eller villkor som är att jämställa med sådant förbehåll.

4 § Bestämmelserna i 3 § skall också tillämpas i fråga om fartyg under byggnad. Därvid anses ett registrerat skeppsbygge vara försett även med material, maskineri och annan utrustning som finns på tillverkarens område och som genom märkning eller på annat sätt otvetydigt framstår som avsedd att införlivas med skeppet.

5 § Rätt till tillbehör till fartyg eller till fartyg under byggnad får inte göras gällande särskilt. Detta gäller även i förhållande till fartygets eller byggets ägare.

Överlåtelse av utrustning som utgör tillbehör till fartyg eller till fartyg under byggnad gäller inte i något fall mot tredje man förrän utrustningen har skilts från fartyget eller bygget så att detta inte längre kan anses vara försett med utrustningen.

Identifiering

6 § Ett skepp som förs in i skeppsregistret skall ha ett namn. Namnet bestäms av ägaren. Det skall tydligt skilja sig från andra skeppsnamn i registret och får inte göra intrång i ett särpräglat namnskick, som används av en annan skeppsägare.

Registermyndigheten får förelägga ägaren att inom en viss tid bestämma ett namn som uppfyller kraven i första stycket. I föreläggandet får vite sättas ut.

Namnet får ändras endast om skeppet eller större andel i skeppet än hälften övergår till en ny ägare eller om det finns särskilda skäl för det.

7 § Ett svenskt fartyg skall ha en hemort i Sverige. Ägaren bestämmer hemorten.

Om en hemort inte har anmälts till registermyndigheten, anses fartygets hemort vara den ort i Sverige där ägaren har sitt hemvist, eller Stockholm, om han saknar hemvist här eller fartyget ägs av flera.

8 § Ett fartyg som förs in i skepps- eller båtregistret skall ha en igenkänningssignal. För skepp utgörs denna av signalbokstäver samt för båtar av signalbokstäver och siffror. Beteckningen för ett fartygs

identifiering skall såvitt möjligt stämma överens med igenkänningssignalen.

Regeringen meddelar närmare föreskrifter om identifiering och får därvid bestämma om märkning av registrerade fartyg, deras båtar och redskap samt förbjuda att registrerat fartyg hålls i drift utan föreskriven märkning.

Sjövärdighet m.m.

9 § Ett fartyg skall, när det hålls i drift, vara sjövärdigt, vari också innefattas att det är försett med nödvändiga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods inte äventyras.

Om säkerheten på fartyg finns särskilda bestämmelser.

10 § Ett fartyg som skadats skall anses vara icke iståndsättligt inte bara när det är omöjligt att sätta fartyget i stånd eller, om en sådan åtgärd måste vidtas på annan ort, fartyget inte kan föras dit, utan även när fartyget inte är värt att sättas i stånd.

På begäran av ägaren skall ett fartyg som inte kan sättas i stånd säljas såsom efter utmätning för fordran med bästa rätt.

Bestämmelser om besiktning för att fastställa om ett fartyg skall anses kunna sättas i stånd finns i 18 kap.

2 kap. Om skeppsregistrering och inskrivning

Registrering

1 § Ett svenskt skepp skall vara infört i skeppsregistret. Regeringen kan dock bestämma att skepp, som ägs av staten och som är avsett uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, inte skall vara infört i registret.

Ett skepp som är under byggnad i Sverige får föras in i skeppsbyggnadsregistret. Registrering får ske även innan bygget har påbörjats, förutsatt att det kan identifieras genom byggnadsnummer, ritning eller på annat betryggande sätt.

Ett skepp skall registreras under sin igenkänningssignal. Ett skeppsbygge skall registreras under signalbokstäver. Dessa skall tilldelas det fullbordade skeppet som igenkänningssignal om skeppet förs in i skeppsregistret. En tilldelad registerbeteckning får inte ändras.

2 § Den som med äganderätt har förvärvat ett skepp som är registreringspliktigt i hans hand men inte infört i skeppsregistret skall inom en månad från förvärvet anmäla skeppet för registrering. Om för-

värvet har skett under villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa med ett sådant förbehåll, skall anmälan göras inom en månad från det att villkoret upphörde att gälla.

Ägaren av ett skepp som är svenskt och under byggnad skall anmäla skeppet för registrering i skeppsregistret inom sex månader från det att skeppet blivit sjösatt. Registermyndigheten kan medge uppskov om det finns särskilda skäl.

Ett skeppsbygge anmäls för registrering av ägaren.

Inskrivning

3 § Förvärv av skepp eller skeppsbygge skrivs in på grundval av registrering enligt 1 §. Inskrivning och därmed sammanhängande införing i skeppsbyggnadsregistret skall föras över till skeppsregistret om bygget förs över dit som skepp.

Bestämmelserna i första stycket samt i 4 § och 8 - 28 §§ om skepp eller skeppsbyggen skall också tillämpas på andelar i sådan egendom.

4 § Den som med äganderätt har förvärvat ett skepp eller ett registrerat skeppsbygge skall inom den tid som anges i 2 § första stycket söka inskrivning av sin rätt. Ett skeppsbygge kan dock i stället anmälas för avregistrering enligt 6 §. Den som gör registreringsanmälan enligt 2 § anses också söka inskrivning av sin rätt.

Ett dödsbo är inte skyldigt att söka inskrivning av sin rätt till ett skepp eller ett registrerat skeppsbygge, som har tillhört den avlidne, i annat fall än när boet överlåter egendomen. Sådan inskrivning skall sökas inom en månad från överlåtelsen eller, om boupptecknings då inte har registrerats , från registreringen av denna. En make som har tillskiftats ett skepp eller ett registrerat skeppsbygge vid bodelning är skyldig att söka inskrivning av sin rätt endast om egendomen tidigare tillhörde den andra maken.

Den som har förvärvat ett skepp eller skeppsbygge under villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa med ett sådant förbehåll har rätt till inskrivning av sin villkorliga äganderätt. Om förvärvaren förlorar sin rätt till egendomen på grund av att villkoret görs gällande, skall inskrivningen avföras ur registret på ansökan av överlåtaren eller förvärvaren.

Övergår i fall som avses i tredje stycket förvärvarens eller överlåtarens rätt till någon annan, skall vad som sägs där och vad som i övrigt föreskrivs i detta kapitel om inskrivning av förvärv och verkan därav tillämpas.

5 § Genom inskrivning i skeppsregistret kan ett skeppsnamn som tydligt skiljer sig från andra skeppsnamn i registret på ansökan förbehållas den som har behov av det. Om flera söker inskrivning

av förbehåll om skeppsnamn på samma inskrivningsdag och namnen inte tydligt skiljer sig från varandra, skall registermyndigheten besluta om företräde efter vad som är skäligt.

Inskrivning av förbehåll om skeppsnamn skall avföras ur registret när ett skepp har registrerats med det namnet. Detta gäller också om den som har beviljats inskrivningen eller hans rättsinnehavare begär det eller om namnet inte inom fem år har tagits i bruk för ett registrerat skepp.

Avregistrering

6 § Ett registrerat skepp skall avregistreras om det

1. förolyckats, huggits upp eller annars förstörts,
2. försvunnit eller övergetts till sjöss och sedan inte hörts av under tre månader,
3. upphört att vara svenskt, eller
4. på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara skepp eller, utan att ändring inträtt, inte anses utgöra skepp.

Ett registrerat skeppsbygge skall avregistreras om det som skepp förs över till skeppsregistret eller ägaren anmäler bygget för avregistrering. Dessutom har första stycket 4 motsvarande tillämpning i fråga om skeppsbyggen.

I fall som avses i första stycket eller andra stycket andra meningen skall ägaren inom en månad anmäla egendomen för avregistrering hos registermyndigheten. Om ett skepp till följd av överlåtelse har upphört att vara svenskt, svarar den tidigare ägaren jämte förvärvaren för att anmälan görs.

7 § Om ett skepp som skall avregistreras enligt 6 § första stycket 3 ägs av flera och skeppet kan bevaras som svenskt genom att delägare utövar sin rätt enligt 5 kap. 13 eller 16 § mot meddelägare, får det inte avföras ur skeppsregistret så länge sådan rätt kan utövas. Bevaras skeppet som svenskt, skall det inte avföras ur registret. I stället skall det förvärv skrivas in som föranlett anmälan för avregistrering.

Gäller inteckning i ett skepp eller skeppsbygge som skall avregistreras, får egendomen inte avföras ur registret förrän borgenär, för vars fordran pantbrev på grund av inteckningen utgör säkerhet, ger in pantbrevet och skriftligen samtycker till åtgärden.

Ett skeppsbygge får dock avregistreras för att föras över till skeppsregistret utan samtycke enligt andra stycket. För avregistrering av ett skepp enligt 6 § första stycket 4 eller av ett skeppsbygge enligt 6 § andra stycket andra meningen fordras inte heller samtycke av en inteckningsborgenär som inte har sökt betalning ur egendomen inom en månad från det att registermyndigheten underrättat honom om avregistreringsgrunden.

8 § Trots att registrering eller inskrivning har skett får prövas om den registrerade egendomen är av det slag som förutsätts för åtgärden.

Fråga om ett förvärv, som ligger till grund för inskrivning eller avregistrering, är ogiltigt eller inte kan göras gällande eller om inskrivningen eller avregistreringen av annat skäl kränker någons rätt, får prövas trots att åtgärden vidtagits.

9 § Om ett skepp eller skeppsbygge har överlåtits och inskrivning har sökts för förvärvet, får egendomen efter utgången av den inskrivningsdag då ansökningen gjordes inte tas i anspråk för en annan fordran mot överlåtaren än sådan som är förenad med panträtt eller retentionsrätt i egendomen.

10 § Om ett skepp eller skeppsbygge har förvärvats genom överlåtelse från någon som inte var rätt ägare, skall förvärvet ändå gälla, om överlåtarens åtkomst var inskriven när egendomen överläts och förvärvaren sökt inskrivning och därvid varken insett eller bort inse att överlåtaren inte var rätt ägare. Detsamma gäller förvärv genom överlåtelse från någon som var rätt ägare men som på grund av förvärvsvillkor saknade rätt att förfoga över egendomen genom överlåtelsen.

Godtrosförvärv inträder dock inte, om det på samma inskrivningsdag som inskrivning söks för förvärvet tas upp ett ärende om inskrivning eller annan införing i registret av omständighet, varav bristen i överlåtarens förfoganderätt beror, eller om anteckning i registret, att talan väckts om hävning eller återgång av förvärv av egendomen eller om bättre rätt till egendomen.

Om förvärv genom exekutiv försäljning finns särskilda bestämmelser.

11 § Talan om bättre rätt till ett skepp eller skeppsbygge kan med laga verkan riktas mot den som senast beviljats eller sökt inskrivning för sitt förvärv, även om denne före talans väckande överlåtit egendomen till någon annan. Den till vilken överlåtelsen skett har i rättegången samma ställning som om överlåtelsen skett under rättegången.

Första stycket skall också tillämpas när någon vill söka betalning ur skepp eller skeppsbygge för fordran som är förenad med panträtt eller retentionsrätt i egendomen. Om en tvist som rör äganderätten är antecknad i registret, kan talan om betalning i stället riktas mot den som innehar skeppet eller bygget med äganderättsanspråk.

12 § Den rättsverkan som en sökt eller beviljad inskrivning medför enligt 9 och 10 §§ består även efter avregistrering.

Den rättsverkan som en ansökan om inskrivning medför enligt 9 och 10 §§ förfaller om ansökningen avslås.

Bestämmelserna i 9 - 11 §§ och i denna paragraf om rättsverkan av en inskrivningsansökan skall också tillämpas i fråga om anmälan för avregistrering med anledning av förvärv.

13 § Införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret skall, efter utgången av den inskrivningsdag då ärendet om införingen togs upp, anses känd för var och en vars rätt till skepp eller skeppsbygge beror av god tro om en omständighet som införingen avser. Detta gäller dock inte i fall som avses i 3 kap. 10 §.

14 § Om äganderätt till ett fartyg, som är registrerat i en främmande stat, eller till ett fartyg under byggnad i en främmande stat har skrivits in i register i den främmande staten i enlighet med dess lag, skall äganderätten gälla i Sverige med den verkan som inskrivningen medför enligt lagen i den främmande staten.

Registrerings- och inskrivningsförfarandet

15 § Registerärenden är ärenden om

1. registrering eller avregistrering av skepp eller skeppsbygge,
2. inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge,
3. inteckning i skepp eller skeppsbygge,
4. inskrivning av förbehåll om skeppsnamn, och
5. annan införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret som görs på grund av föreskrift i en lag eller annan författning.

Registerärenden tas upp på inskrivningsdag. Sådan hålls till klockan tolv varje måndag, tisdag, onsdag, torsdag och fredag, som inte är helgdag. Som helgdag anses även midsommarafton, julafton och nyårsafton. En anmälan eller ansökan som kommer in efter klockan tolv anses gjord följande inskrivningsdag.

För behandlingen av ett registerärende gäller bestämmelserna om tvistemål om inte annat följer av denna lag. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om registrerings- och inskrivningsförfarandet och får därvid föreskriva skyldighet för ägare av skepp samt tillverkare och ägare av registrerat skeppsbygge att till registermyndigheten anmäla förhållanden som myndigheten behöver känna till för en ändamålsenlig registerföring.

16 § Hos registermyndigheten skall det föras dagbok över registerärendena. Handlingarna i sådana ärenden skall föras samman i akter.

Om sökanden eller någon annan har lämnat en uppgift eller avgett en förklaring av betydelse för ärendets prövning eller om en särskild utredning har verkställts i ärendet, skall anteckning om detta göras i

dagboken eller i akten. I dagboken eller i akten skall även tas upp kallelser, förelägganden och andra beslut som inte skall föras in i registret.

Vite som registermyndigheten förelägger med stöd av denna lag döms ut av myndigheten.

17 § Ett beslut, som innebär att en anmälan eller en ansökan i ett registerärende bifalls, avslås eller förklaras förfallen eller att ärendet skjuts upp, skall föras in i registret. Innebär beslutet att anmälan eller ansökan inte bifalls, skall skälen för beslutet antecknas i dagboken eller i akten.

Ett beslut som skall föras in i registret meddelas genom en sådan införing och skall anses ha det innehåll som framgår av registret.

18 § Om ett beslut i ett registerärende har gått emot sökanden eller någon annan som har hörts i ärendet, skall denne genast underrättas om beslutet. En underrättelse om att ett förvärv har skrivits in skall alltid lämnas till den som dessförinnan senast var inskriven som ägare.

I underrättelsen skall anges de skäl för beslutet som har antecknats i dagboken eller i akten och vad den som vill överklaga beslutet skall göra.

19 § Beslut i registerärenden får överklagas hos hovrätten. Skrivelsen med överklagandet skall ges in till registermyndigheten.

Ett slutligt beslut skall överklagas inom fyra veckor från den inskrivningsdag då beslutet fattades.

Ett överklagande av ett beslut som finns infört i registret skall antecknas där. När ett slutligt beslut med anledning av ett överklagande har vunnit laga kraft, skall beslutets innehåll antecknas.

Om ett registerärende enligt beslut av högre rätt skall tas upp till ny handläggning av registermyndigheten, skall det ske utan dröjsmål efter det att beslutet kommit till myndigheten.

20 § En anmälan eller en ansökan i registerärenden skall göras skriftligen om inte fångeshandling eller annan tjänlig handling visas upp.

Fullgörs inte inom föreskriven tid skyldighet att anmäla skepp för registrering eller att anmäla skepp eller skeppsbygge för avregistrering eller att söka inskrivning av förvärv av sådan egendom, skall registermyndigheten förelägga den som underlåtit detta att fullgöra sin skyldighet. I föreläggandet får vite sättas ut. Om det beträffande registrerat skepp eller skeppsbygge finns anledning till avregistrering enligt 6 §, får registermyndigheten självmant vidta åtgärder för avregistrering.

Om bifall till ansökan om inskrivning av förvärv är beroende av att föregående ägare gör en registreringsanmälan eller en inskriv-

ningsansökan, får förvärvaren göra en sådan anmälan eller ansökan på den föregående ägarens vägnar. Denne är skyldig att tillhandahålla de behövliga handlingar som han har. Vad som nu sagts om inskrivningsansökan skall också tillämpas i fråga om anmälan för avregistrering med anledning av ett förvärv.

21 § Om en anmälan eller en ansökan i ett registerärende inte omedelbart bör avslås enligt denna lag, får ärendet skjutas upp till en viss senare inskrivningsdag, om det är nödvändigt för utredningen.

Om ärendet skjuts upp, får sökanden föreläggas att ge in den utredning som krävs eller att infinna sig personligen eller genom ombud hos registermyndigheten. Även någon annan än sökanden får höras och kan föreläggas sådan inställelse. I föreläggandet får vite sättas ut. Följer sökanden inte föreläggandet, kan hans anmälan eller ansökan förklaras förfallen. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

Ett registerärende får vidare skjutas upp till en senare inskrivningsdag, om ärendet med hänsyn till dess art eller omfattning inte lämpligen kan tas upp till omedelbar prövning. Ett ärende som har skjutits upp på sådan grund skall tas upp till prövning senast andra inskrivningsdagen efter den inskrivningsdag då anmälan eller ansökan gjordes.

22 § Om det kan antas att ett förvärv som åberopas i ett registerärende är ogiltigt eller på annan grund inte kan göras gällande eller att en åtgärd som en anmälan eller ansökan avser på annat sätt skulle kränka någons rätt, skall den vars rätt berörs ges tillfälle att yttra sig. Detta gäller också om ovisshet råder i fråga om förvärvsvillkor.

Om ett förvärv som åberopas i ett registerärende grundas på testamente, dom eller förrättning som ännu inte vunnit laga kraft, eller om det pågår rättegång om hävning eller återgång av förvärv av den egendom som ärendet angår eller om bättre rätt till denna, skall ärendet skjutas upp till dess saken slutligt avgjorts.

Är i annat fall sökandens rätt tvistig, kan han föreläggas att inom en viss tid väcka talan vid domstol. Om han inte gör det, kan hans anmälan eller ansökan förklaras förfallen. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

23 § En anmälan av ett skepp eller skeppsbygge för registrering eller ansökan om inskrivning av förvärv av sådan egendom skall avslås om

1. bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits,
2. egendomen inte kan registreras enligt 1 §,
3. sökanden inte styrker sitt förvärv,

4. fångesmannens rätt inte är inskriven i registret fastän den hade kunnat skrivas in där och sökandens förvärv inte grundas på exekutiv försäljning,

5. den åberopade överlåtelsen står i strid med en mot överlåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen och överlåtarens åtkomst inte var inskriven när överlåtelsen ägde rum eller, om så var fallet, villkoret är infört i registret eller förs in i det samma inskrivningsdag som ansökan görs,

6. egendomen av överlåtaren tidigare har överlåtits till någon annan och överlåtarens åtkomst inte var inskriven när sökandens förvärv ägde rum eller, om så var fallet, inskrivning söks samma inskrivningsdag för det tidigare förvärvet,

7. egendomen har blivit föremål för kvarstad eller betalningssäkring till säkerhet för ett anspråk mot överlåtaren och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då anmälan eller ansökan görs eller överlåtaren har försatts i konkurs före utgången av den inskrivningsdagen,

8. egendomen har sålts exekutivt till någon annan än sökanden,

9. förvärvet har skett genom en sådan gåva mellan makar som inte har registrerats enligt 16 kap. äktenskapsbalken, eller

10. det är uppenbart att förvärvet av något annat skäl är ogiltigt eller inte kan göras gällande.

Första stycket 5 - 7 utgör inte hinder mot inskrivning av förvärv, om inskrivning av villkorlig äganderätt redan har beviljats på grund av samma förvärv.

24 § En ansökan enligt 4 § att inskrivning av villkorlig äganderätt skall avföras ur registret skall avslås om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om det inte visas att förvärvaren förlorat sin rätt.

En anmälan av ett skepp eller skeppsbygge för avregistrering skall avslås om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om grund för åtgärden inte finns enligt 6 §. Vid avregistrering med anledning av förvärv skall bestämmelserna i 23 § första stycket 4 - 10 och andra stycket tillämpas.

En ansökan om att skeppsnamn skall skrivas in i eller avföras ur skeppsregistret skall avslås, om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om det inte finns någon förutsättning för åtgärden enligt 5 §.

25 § Om ett utländskt skepp har blivit svenskt, får det föras in i skeppsregistret endast om det visas att skeppet inte är infört i motsvarande register i sitt tidigare hemland eller att det kommer att avföras ur ett sådant register med verkan från den dag då det registreras här i landet.

Är skeppet nybyggt utomlands skall det dessutom visas att rätt till

skeppet inte är inskriven i skeppsbyggnadsregister i vederbörande främmande stat eller att sådan rätt kommer att avföras med verkan från den dag då skeppet registreras här i landet. Detta gäller också i fråga om införing i det svenska skeppsbyggnadsregistret av skepp under byggnad som har förvärvats från utlandet.

Om ett skepp eller skeppsbygge skall avregistreras för att registreras utomlands, skall på sökandens begäran beslutas att egendomen skall avföras ur registret den dag då den förs in i det utländska registret. Avregistreringen får verkan från dagen för den nya registreringen.

26 § Om det är nödvändigt för samordningen med en utländsk registermyndighets beslut, får registrering eller avregistrering ske trots att det utländska beslutet meddelas eller bevisning om detta lämnas först efter inskrivningsdagens utgång, förutsatt att detta görs samma kalenderdag.

27 § Om registermyndigheten vid inskrivning av ett förvärv av ett skepp eller skeppsbygge eller rätt till sådan egendom finner att förvärvet beror av villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller som är att jämställa med ett sådant förbehåll, skall även villkoret skrivas in.

Om registermyndigheten vid inskrivningen eller därefter finner att förvärvet är förenat med annat villkor som inskränker förvärvarens rätt att överlåta egendomen eller att söka inteckning eller upplåta panträtt i den eller att förvärvarens behörighet i ett sådant avseende är inskränkt genom någon annans rätt att nyttja egendomen på grund av testamente, skall detta antecknas i registret.

28 § I skepps- eller skeppsbyggnadsregistret skall antecknas när

1. talan har väckts om hävning eller återgång av förvärv av ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller om bättre rätt till sådan egendom eller om en annan fråga som angår inskrivning,
2. mål som avses i 1 har avgjorts genom dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft,
3. ägare av ett registrerat skepp eller skeppsbygge har försatts i konkurs,
4. ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom har blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett registrerat skepp eller skeppsbygge skall säljas exekutivt, eller när ägaren enligt 1 kap. 10 § andra stycket har begärt att ett registrerat skepp skall säljas exekutivt eller egendomen har sålts exekutivt,
5. beslut som avses i 3 eller 4 om konkurs, kvarstad, betalningssäkring eller utmätning har upphävts eller återgått eller när fråga om exekutiv försäljning av ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom har förfallit av annan anledning,

6. ett skepp eller skeppsbygge enligt 6 § skall avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 7 §, eller

7. beslut har meddelats enligt 25 § att ett skepp eller skeppsbygge skall avföras ur registret den dag då registrering äger rum utomlands.

Är det i en annan författning föreskrivet att ett visst förhållande skall antecknas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, skall detta gälla.

En anteckning i skeppsbyggnadsregistret skall föras över till skeppsregistret, om bygget förs över dit som skepp. En registeranteckning skall avföras, om den uppenbarligen inte längre är av betydelse.

29 § Om registermyndigheten finner att en införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret innehåller en uppenbar oriktighet till följd av myndighetens eller någon annans skrivfel eller liknande förbiseende, skall införingen rättas. Detta gäller också i fråga om en uppenbar oriktighet i registret till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till förfång för ägare eller för innehavare av pantbrev på grund av inteckning, skall det inbördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som är skäligt. Tillfälle att yttra sig skall lämnas de parter som berörs, om de är kända, samt den myndighet som avses i 22 kap. 6 §.

Beslut om rättelse skall meddelas genom införing i registret. Skälen för beslutet skall antecknas i dagboken eller i akten. I stället för bevis eller handling som har utfärdats i enlighet med den tidigare införingen, skall en ny sådan handling utfärdas. Den tidigare handlingen skall återkrävas, göras obrukbar och behållas av registermyndigheten. Den som har handlingen är skyldig att ge in den för detta ändamål. I ett föreläggande att fullgöra en sådan skyldighet får vite sättas ut.

Ett beslut om rättelse får överklagas även av den myndighet som avses i 22 kap. 6 §.

3 kap. Om skeppshypotek och sjöpanträtt

SKEPPSHYPOTEK

Upplåtelse av panträtt på grund av inteckning

1 § Ägaren av ett registrerat skepp eller skeppsbygge som vill upplåta panträtt i skeppet eller bygget till säkerhet för en fordran, har rätt att i den ordning som anges i detta kapitel hos registermyndigheten få inskrivning i egendomen av ett visst belopp (inteckning) i svenskt eller utländskt mynt eller i särskilda dragningsrätter

(SDR). Vad som förstås med SDR anges i 22 kap. 3 §. Myndighetens bevis om inskrivningen kallas pantbrev.

Inteckning kan inte beviljas i en andel av ett skepp eller skeppsbygge och inte heller i flera skepp eller byggen gemensamt.

2 § Panträtt upplåts genom att skeppets eller skeppsbyggets ägare, efter att ha sökt inskrivning för sitt förvärv, överlämnar pantbrevet som pant för fordringen.

Bestämmelser om ägarens rätt när ett pantbrev inte alls eller endast delvis har utnyttjats för pantsättning (ägarhypotek) finns i 11 §.

3 § Panträtt som har upplåtits i ett skepp eller skeppsbygge omfattar även ersättning som på grund av försäkring eller av annan anledning utgår för skada på egendomen.

Innebörden av panträtt

4 § När en myndighet vid utsökning eller i något annat fall fördelar medel mellan rättsägare i ett skepp eller skeppsbygge har en borgenär rätt att för en fordran som är förenad med panträtt i egendomen, med den företrädesrätt inteckningen medför enligt denna eller annan lag, få betalning ur medlen intill pantbrevets belopp. I den mån detta inte räcker får borgenären betalning ur medlen genom ett tillägg. Detta får inte överstiga femton procent av pantbrevets belopp jämte räntan på detta belopp från den dag då egendomen utmättes, konkursansökan gjordes eller de medel som av något annat skäl skall fördelas sattes ned. Räntan beräknas för år enligt en räntefot som motsvarar det av Riksbanken fastställda, vid varje tid gällande diskontot ökat med fyra procentenheter. Förändringar i diskontot som inträffar efter upprättandet av en sakägarförteckning skall inte beaktas.

Om flera pantbrev har överlämnats som pant för en fordran och inteckningarna har samma företrädesrätt eller gäller omedelbart efter varandra, skall bestämmelserna i första stycket om pantbrevets belopp avse pantbrevens sammanlagda belopp.

En borgenärs rätt till betalning omfattar inte tillägget, om pantbrevet har utmätts på ansökan av borgenären eller om pantbrevet är pantförskrivet till borgenären i andra hand.

5 § En borgenär har rätt att få betalning enligt 4 § även om fordringen har preskriberats eller inte blivit anmäld efter kallelse på okända borgenärer.

6 § Om ett skepp eller skeppsbygge försämras till följd av vanvård eller sjöolycka eller av någon annan jämförlig orsak så att panträttens värde väsentligt minskas, får borgenären söka betalning ur egendomen fastän fordringen inte är förfallen till betalning. Detta

gäller också om skeppet eller bygget skall avregistreras enligt 2 kap. 6 § utom när bygget skall föras över till skeppsregistret som skepp.

Panträttsupplåtelse i vissa fall

7 § Frångår ett skepp eller skeppsbygge innehavaren efter klander, är en upplåtelse av panträtt som skett efter det att egendomen kom ur rätte ägarens hand utan verkan, om inte annat följer av 9 §. Detta gäller också om förvärv av ett skepp eller skeppsbygge återgår som ogiltigt.

8 § Upplåts panträtt i ett skepp eller skeppsbygge i strid med en mot upplåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen är upplåtelsen utan verkan, om inte annat följer av 9 §.

9 § Om panträtt har upplåtits i ett skepp eller skeppsbygge av någon som inte var rätt ägare, skall upplåtelsen ändå gälla, om upplåtarens åtkomst var eller därefter på ansökan före upplåtelsen, blev inskriven och borgenären vid upplåtelsen eller, när fordringen därefter överlåtits till någon annan, denne vid sitt förvärv varken insett eller bort inse att upplåtaren inte var rätt ägare. Detta gäller också i fråga om panträttsförvärv genom upplåtelse från någon som var rätt ägare men på grund av förvärvsvillkor saknade rätt att förfoga över egendomen genom upplåtelsen.

10 § Om panträtt har upplåtits till säkerhet för en fordran som ännu inte har uppkommit och om upplåtaren vid överlämnandet av pantbrevet var behörig att upplåta panträtten eller om förhållandena då var sådana som anges i 9 §, gäller panträtten till säkerhet för fordringen även om upplåtaren när fordringen uppkommer inte längre är ägare med rätt att förfoga över egendomen genom panträttsupplåtelse. Detta gäller dock inte, om borgenären före fordringens uppkomst har fått kännedom om att upplåtaren inte hade rätt att upplåta panträtt.

Vad som sägs i första stycket gäller även när ett pantbrev utgör säkerhet för en fordran och fordringen därefter byts ut mot en annan fordran utan några andra ändringar än sådana som normalt förekommer vid fordringsutbyten av det slag som det är fråga om.

Innebörden av ägarhypotek

11 § Om ett pantbrev inte har överlämnats som pant för en fordran, är skeppets eller skeppsbyggets ägare berättigad att vid sådan fördelning som avses i 4 § med den företrädesrätt inteckningen medför enligt denna eller annan lag få tilldelning ur medlen med pantbrevets belopp. Har ett pantbrev överlämnats som pant för en fordran men

understiger fordringen pantbrevets belopp, är skeppets eller byggets ägare berättigad att ur medlen få skillnaden.

Företräde mellan inteckningar

12 § En inteckning ger företräde i förhållande till en annan inteckning efter den tidsföljd i vilken inteckningarna söks. Inteckningar som söks på samma inskrivningsdag ger lika rätt.

13 § Om möjlighet att bestämma företrädet mellan flera inteckningar som söks på samma inskrivningsdag på annat sätt än som angetts i 12 § samt om ändring i företrädesordningen genom nedsättning finns bestämmelser i 27 och 30 §§.

14 § Det företräde som en inteckning har i ett skeppsbygge består vid överföring till skeppsregistret.

15 § Om förmånsrätt som följer med en inteckning finns bestämmelser i förmånsrättslagen (1970:979).

Vissa bestämmelser om giltigheten av inteckningar och pantbrev

16 § Om ett skepp skall avregistreras som förolyckat, upphugget eller annars förstört eller som försvunnet eller övergivet till sjöss, förfaller en inteckning i skeppet när tio år har förflutit från den dag anteckning gjordes enligt 2 kap. 28 § första stycket 6. En inteckning kan dock förnyas att gälla i ytterligare tio år om det medan inteckningen ännu gäller begärs av borgenären eller skeppsägaren och kan även därefter förnyas i samma ordning för tio år åt gången.

17 § Om ett skepp eller skeppsbygge säljs exekutivt i Sverige är en inteckning i detta, sedan auktionen vunnit laga kraft och köpeskillingen har betalats, utan verkan till det belopp som inte tillåtits innestå i egendomen med anledning av att inteckningsborgenärens fordran räknats av på köpeskillingen.

Exekutiv försäljning i främmande stat av ett intecknat skepp eller skeppsbygge skall erkännas med den verkan som anges i första stycket, om egendomen fanns inom den statens jurisdiktionsområde och försäljningen verkställts i enlighet med den statens lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek.

18 § Om en inteckning blir helt eller delvis utan verkan är pantbrevet utan verkan i motsvarande mån.

Dödning av förkommet pantbrev medför inte att inteckningen blir utan verkan.

19 § En panträtt eller en annan sådan rättighet som har upplåtits i ett utländskt fartyg gäller även i Sverige under förutsättning att

1. rättigheten upplåtits och skrivits in i enlighet med lagen i den stat där fartyget är registrerat,
2. registret och de handlingar som skall förvaras i anslutning till detta enligt lagen i registreringsstaten är offentliga och såväl utdrag av registret som avskrift av handlingarna kan fås från registret, och
3. registret eller i anslutning till detta förvarade handlingar innehåller uppgift om rättighetshavarens namn och adress eller om att rättigheten upplåtits till förmån för ett pantbrevs eller en motsvarande handlings innehavare samt uppgift om det belopp rättigheten avser och om datum och övriga omständigheter som enligt lagen i registreringsstaten bestämmer rättighetens företräde i förhållande till andra rättigheter.

20 § En panträtt eller en annan sådan rättighet som har upplåtits i ett fartyg under byggnad i främmande stat gäller även i Sverige under förutsättning att inskrivning skett i den främmande staten i enlighet med dess lag.

21 § En rättighet i fartyg eller fartygsbygge som enligt 19 eller 20 § gäller i Sverige medför här det företräde i förhållande till en annan inskriven rättighet och, om det är förenligt med 51 och 52 §§, i övrigt den verkan i förhållande till tredje man som rättigheten har enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat eller bygget utförs.

Inteckningsförfarandet

22 § I inteckningsärenden anses som ägare av skeppet eller skeppsbygget den för vars förvärv inskrivning senast är sökt.

23 § En ansökan om inteckning skall göras skriftligen av ägaren av skeppet eller skeppsbygget. Den skall innehålla uppgift om det skepp eller det bygge som avses och det belopp på vilket inteckningen skall lyda.

En begäran om inteckningsförnyelse skall göras skriftligen av skeppsägaren eller pantbrevets innehavare. Pantbrevet skall ges in om det inte är skeppsägaren som begär förnyelsen.

24 § En ansökan om inteckning skall avslås om

1. bestämmelserna i 23 § första stycket inte har iakttagits,
2. ansökan strider mot 1 §,
3. ansökan strider mot sådan på grund av förvärvsvillkor mot sökanden gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen, som har förts in i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret

eller förs in i det samma inskrivningsdag som inteckningen söks, och ansökan inte medgetts av den till vars förmån inskränkningen gäller,

4. skeppet eller skeppsbygget skall avregistreras,

5. sökanden eller, om skeppet eller bygget ägs av flera, någon av sökandena är i konkurs eller försätts i konkurs samma inskrivningsdag som inteckningen söks och det inte visas att skeppet, bygget eller andelen inte hör till konkursboet,

6. skeppet, bygget eller en andel i eller en villkorlig äganderätt till sådan egendom har blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då inteckningen söks, om inte i fråga om kvarstad ansökan har medgetts av kronofogdemyndigheten, eller

7. skeppet, bygget eller en andel i eller en villkorlig äganderätt till sådan egendom har frångått sökanden genom exekutiv försäljning.

Om ett ärende som rör inskrivning av sökandens förvärv har skjutits upp, skall behandlingen av inteckningsansökan skjutas upp på motsvarande sätt.

25 § Om det inte finns något hinder enligt 24 §, skall inteckning beviljas och pantbrev utfärdas på grund av inteckningen.

Bestämmelser om utfärdande av ett nytt pantbrev i stället för ett pantbrev som dödats finns i lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling.

26 § En begäran om inteckningsförnyelse skall avslås om 23 § andra stycket inte har iakttagits.

27 § En inteckning som skulle medföra lika företrädesrätt som en annan inteckning skall vid inskrivningen förklaras gälla efter den andra inteckningen, om sökanden begär det. En inteckning som sätts efter en annan skall gälla efter en inteckning med lika rätt som eller med bättre rätt än denna även om detta inte anges i beslutet.

28 § Ett pantbrev får på ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare bytas ut mot två eller flera nya pantbrev (utbyte). På begäran skall därvid pantbrevens inbördes företrädesrätt bestämmas. Härvid skall 27 § andra meningen tillämpas.

29 § Inteckningar som gäller i samma myntslag och har inbördes lika rätt eller gäller omedelbart efter varandra får på ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevens innehavare föras samman till en inteckning (sammanföring). Denna inteckning skall gälla med den förmånsrätt som tillkommer

den av de i sammanföringen ingående inteckningarna som har sämsta rätt.

En inteckning som avses i första stycket skall förklaras gälla för ett lägre belopp än det som de sammanförda inteckningarna sammanlagt uppgår till, om sökanden begär det och pantbrevens innehavare medger det.

30 § En inteckning får på ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare sättas ned efter en annan inteckning (nedsättning). En inteckning som sätts ned efter en annan gäller efter inteckning med lika rätt som eller bättre rätt än denna även om detta inte anges i beslutet.

31 § På ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare får en inteckning dödas (dödning).

Bestämmelser om dödning av inteckning när pantbrevet har förkommit finns i lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling.

32 § När en innehavare av pantbrev lämnar medgivande till åtgärd som avses i 28 - 31 §§ skall pantbrevet ges in.

33 § På ansökan av ett pantbrevs innehavare skall innehavet antecknas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Är någon annan antecknad som innehavare skall registermyndigheten, sedan det nya innehavet har antecknats, avföra den tidigare anteckningen och underrätta den vars innehav var antecknat. Om det kan antas att sökanden inte har pantbrevet, skall föreläggande meddelas honom att visa upp detta.

Anmäler den vars innehav antecknats att innehavet har upphört, skall anteckningen avföras.

Om en ansökan enligt första stycket inte har gjorts när ett pantbrev skall utfärdas eller det inte finns en ny sådan ansökan när anteckning om innehav avförs, skall skeppets eller skeppsbyggets ägare antecknas som innehavare.

34 § Om en inteckning har förfallit enligt 16 §, skall det antecknas i skeppsregistret.

I registret skall anteckning göras om inverkan på inteckning av exekutiv försäljning.

35 § Om ett skeppsbygge avförs ur skeppsbyggnadsregistret och i stället förs in i skeppsregistret som skepp, skall en inteckning som gäller i bygget och en införing som rör inteckningen föras över till skeppsregistret.

Sjöpanträtt i fartyg

36 § Sjöpanträtt i fartyg gäller till säkerhet för en sådan fordran mot redaren som kan hänföras till fartyget och som avser

1. lön och annan gottgörelse till befälhavaren eller någon annan ombordanställd på grund av dennes anställning på fartyget,
2. hamn-, kanal- och annan vattenvägsavgift samt lotsavgift,
3. ersättning med anledning av personskada som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift,
4. ersättning med anledning av sakskada som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift, förutsatt att fordringen inte kan grundas på avtal, och
5. bärgarlön, ersättning för avlägsnande av vrak och bidrag till gemensamt haveri.

Första stycket 3 och 4 gäller inte i fråga om en fordran på ersättning för atomskada.

Sjöpanträtt gäller även om fordringen riktar sig mot sådan fartygets ägare som inte är redare, eller mot den som i egenskap av befraktare eller i annan egenskap har hand om fartygets drift i redarens ställe.

37 § Om förmånsrätt som följer med sjöpanträtt finns bestämmelser i förmånsrättslagen (1970:979).

De fordringar som har tagits upp i 36 § första stycket har inbördes företräde till betalning efter nummerordningen där. En fordran som avses i 5 har dock företräde framför en fordran som avses i 1 - 4 och som har uppkommit tidigare.

Fordringar under samma punkt har inbördes lika rätt om inte annat följer av andra stycket. En fordran som avses i 5 går dock före en annan sådan fordran som har uppkommit tidigare.

38 § Utom i fall som avses i 41 § häftar sjöpanträtt vid fartyget med oförändrad förmånsrätt även om fartyget övergår till en ny ägare eller dess registrering ändras.

39 § Den som bygger, bygger om eller reparerar ett fartyg åt någon annan får hålla kvar egendomen till säkerhet för sin fordran på köpeskillingen eller annan ersättning.

I fråga om rätt att i vissa fall sälja egendomen, att ta ut fordringen ur köpeskillingen och att bortskaffa egendomen finns bestämmelser i lagen (1985:982) om näringsidkares rätt att sälja saker som inte har hämtats. Dessa bestämmelser skall tillämpas även på övriga fall som avses i första stycket.

Om förmånsrätt som följer med rätten att hålla kvar egendomen finns bestämmelser i förmånsrättslagen (1970:979).

40 § Sjöpanträtt i fartyg upphör när ett år har förflutit från det att fordringen uppkom, om inte före utgången av denna tid kvarstad eller utmätning, som sedermera åtföljs av exekutiv försäljning av fartyget, blivit säkerställd. Preskriptionstiden får inte förlängas eller avbrytas men skall inte löpa medan det finns laga hinder mot att fartyget beläggs med kvarstad eller utmäts för borgenärens fordran.

Vad i första stycket sägs om verkan av en säkerställd utmätning gäller också när ett fartyg skall säljas exekutivt under konkurs eller enligt 1 kap. 10 § andra stycket, om försäljning har begärts och fartyget har tagits ur drift.

För en fordran som är förenad med sjöpanträtt i ett fartyg får domstol besluta om kvarstad på fartyget enligt 15 kap. 1 § rättegångsbalken även om det inte finns risk för att motparten undandrar sig att betala skulden.

41 § Om ett fartyg säljs exekutivt i Sverige, upphör sjöpanträtt och retentionsrätt i fartyget sedan försäljningen har vunnit laga kraft och köpeskillingen har betalats.

Borgenärerna har rätt till betalning ur köpeskillingen i den ordning som gäller för utmätt egendom. En fordran som är förenad med sjöpanträtt får därvid bevakas till fullt belopp trots bestämmelserna i 9 kap. om ansvarsbegränsning men ger inte utdelning över det belopp som högst skall betalas enligt dessa bestämmelser.

En exekutiv försäljning av fartyg i en främmande stat skall erkännas med den verkan som anges i första stycket, om fartyget fanns inom den statens jurisdiktionsområde samt försäljningen har verkställts i enlighet med den statens lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek.

42 § Bestämmelserna om sjöpanträtt i fartyg skall också tillämpas på fartyg under byggnad sedan bygget sjösatts.

Sjöpanträtt i last

43 § Sjöpanträtt i inlastat gods gäller till säkerhet för

1. fordran på bärgarlön och på bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad som skall fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §),

2. fordran på grund av att en transportör, bortfraktare eller befälhavare med stöd av behörighet enligt denna lag har slutit avtal eller vidtagit någon annan åtgärd för lastens behov samt en lastägares fordran på ersättning för gods som sålts för någon annan lastägares räkning, och

3. en transportörs eller bortfraktares fordran på grund av fraktavtalet om den kan göras gällande mot den som kräver att godset skall lämnas ut.

44 § Om förmånsrätt som följer med sjöpanträtt finns bestämmelser i förmånsrättslagen (1970:979).

De fordringar som har tagits upp i 43 § har inbördes företräde till betalning efter nummerordningen där. Fordringar under samma punkt har inbördes lika rätt. En fordran som avses i 1 eller 2 går dock före en fordran under samma punkt som härrör av en annan händelse och som har uppkommit tidigare.

45 § Utlämnas gods som utgör säkerhet för en fordran eller säljs gods för fartygets eller lastens behov, upphör sjöpanträtten i godset.

Om gods säljs exekutivt upphör sjöpanträtten i godset sedan försäljningen har vunnit laga kraft och köpeskillingen har betalats.

Den som utan borgenärens tillstånd har lämnat ut gods som enligt vad han insett eller bort inse utgjorde säkerhet för en fordran, svarar för vad som till följd av detta inte kan ersättas ur godset. Sådan ansvarighet har även mottagaren, för en fordran för vilken han annars inte skulle svara personligen, om han hade kännedom om fordringen när godset lämnades ut.

46 § Sjöpanträtt i inlastat gods upphör när ett år har förflutit från det att fordringen uppkom, om inte före utgången av denna tid antingen talan väckts i laga ordning eller kvarstad eller utmätning, som sedermera åtföljs av exekutiv försäljning av godset, blivit säkerställd. Preskriptionstiden skall inte löpa medan det finns laga hinder mot att godset beläggs med kvarstad eller utmäts för borgenärens fordran.

Om en fordran har kommit under behandling av dispaschör, anses att talan om fordringen har blivit väckt.

Vad i första stycket sägs om verkan av en säkerställd utmätning gäller också när gods skall säljas exekutivt under konkurs, om försäljning har begärts och godset har tagits om hand, förseglats eller märkts av kronofogdemyndigheten.

Gemensamma bestämmelser om sjöpanträtt

47 § Om en borgenär har sjöpanträtt i flera panter, utgör varje pant säkerhet för fordringens hela belopp.

Får borgenären betalt ur en pant för större del av sin fordran än som belöper på den panten efter det inbördes förhållandet mellan panternas värden vid tiden för panträttens uppkomst, inträder pantägaren för överskottet i den rätt borgenären hade till övriga panter. I pantägarens ställe och med företräde framför honom inträder den borgenär, för vars fordran panten utgjorde säkerhet särskilt, i den mån panten på grund av den andre borgenärens krav inte räcker till betalning av hans fordran.

48 § Sjöpanträtt består även om fordringen överlåts eller tas i anspråk genom utmätning eller införsel eller på annat sätt övergår till någon annan.

49 § Sjöpanträtt omfattar inte ersättning som på grund av försäkring eller av någon annan anledning utgår för skada på fartyg eller last.

Rätt till betalning som är förenad med retentionsrätt enligt 39 § får göras gällande i ersättning som på grund av försäkring eller av någon annan anledning utgår för skada på det fartyg eller det fartygsbygge som är föremål för retentionsrätten.

50 § Talan om betalning ur fartyg eller last för en fordran som är förenad med sjöpanträtt får väckas mot pantägaren eller befälhavaren. Vad gäller last får sådan talan dock inte väckas mot befälhavaren av fartygets ägare eller redare eller den som i egenskap av befraktare eller i annan egenskap har hand om fartygets drift i redarens ställe.

51 § När en sådan sjöpanträtt eller retentionsrätt i fartyg som avses i detta kapitel åberopas inför svensk myndighet skall svensk lag tillämpas.

Om en annan sjöpanträtt, retentionsrätt eller liknande rättighet i fartyg åberopas, skall den prövas enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat. Rättigheten skall dock stå tillbaka för sjöpanträtt eller retentionsrätt enligt detta kapitel eller hypotek som överensstämmer med 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. Rättigheten får i övrigt inte medföra bättre rätt än den rättighet enligt detta kapitel som den närmast motsvarar.

52 § Bestämmelserna i 51 § skall också tillämpas på fartyg under byggnad sedan bygget sjösatts. För tiden innan dess gäller lagen i den stat där fartyget byggs.

4 kap. Om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden

1 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller kvarstad på fartyg för anspråk som i Sverige eller ett annat land är eller kan bli föremål för rättegång i tvistemål eller för talan om enskilt anspråk i brottmål. Bestämmelserna gäller dock inte kvarstad för fordringar som avser skatter eller avgifter till stat eller kommun.

Bestämmelserna gäller för fartyg som är införda i det svenska skeppsregistret eller ett motsvarande utländskt fartygsregister. Bestämmelserna gäller dock inte för svenska skepp, om sökanden har hemvist eller sitt huvudsakliga driftställe i Sverige.

I lagen (1938:470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m.m. finns bestämmelser om att kvarstad inte får läggas på

vissa fartyg. Kvarstad får inte heller läggas på fartyg som ägs eller uteslutande används av svenska staten.

2 § Vad som i allmänhet gäller om kvarstad på fartyg gäller också för kvarstad enligt detta kapitel, om något annat inte föreskrivs i kapitlet.

3 § Ett fartyg får beläggas med kvarstad endast för en sjöfordran.

Med sjöfordran avses i detta kapitel ett anspråk som grundar sig på någon av följande omständigheter:

1. skada som har orsakats av ett fartyg genom sammanstötning eller på något annat sätt,
2. dödsfall eller personskada som har orsakats av ett fartyg eller som har inträffat i samband med driften av ett fartyg,
3. bärgning,
4. skeppslegoavtal,
5. avtal som rör befordran av gods med ett fartyg på grundval av certeparti, konossement eller liknande,
6. förlust av eller skada på gods inklusive resgods under befordran med fartyg,
7. gemensamt haveri,
8. bodmeri,
9. bogsering,
10. lotsning,
11. leverans av varor eller materiel för ett fartygs drift eller underhåll,
12. byggande, reparation eller utrustande av ett fartyg eller kostnader för dockning,
13. lön eller annan gottgörelse till befälhavaren eller annan ombordanställd på grund av dennes anställning på fartyget,
14. befälhavares utlägg samt utlägg som gjorts av avsändare, befraktare eller avlastare eller agenter för fartygets eller dess ägares räkning,
15. tvist om äganderätten till ett fartyg,
16. tvist mellan delägare till ett fartyg om äganderätten eller besittningen till fartyget eller driften av eller intäkterna från detta,
17. panträtt på grund av inteckning eller annan på avtal grundad panträtt i fartyg.

4 § Kvarstad får läggas på det fartyg som sjöfordran hänför sig till.

Om en sjöfordran grundar sig på någon omständighet som avses i 3 § andra stycket 1 - 14, får kvarstad i stället läggas på ett annat fartyg som tillhör den som vid tiden för sjöfordrans uppkomst var ägare av det fartyg som sjöfordran hänför sig till.

Om någon annan än fartygets ägare är ansvarig för en sjöfordran enligt andra stycket, får kvarstad i stället läggas antingen på det

fartyg som sjöfordran hänför sig till eller på ett annat fartyg som tillhör gäldenären.

5 § Ett fartyg får beläggas med kvarstad endast om fartyget i Sverige kan utmätas för sjöfordran. Avser sjöfordran någon annan förpliktelse än betalningsskyldighet, skall vad som nu sagts om utmätning i stället gälla annan verkställighet än verkställighet av kvarstad på fartyget.

6 § Kvarstad på ett fartyg får beviljas endast en gång för en och samma sjöfordran.

Om borgen eller någon annan säkerhet för en sjöfordran har ställts till befrielse från kvarstad, får kvarstad inte beviljas för samma sjöfordran. Kvarstad får dock beviljas, om borgenären visar att den ställda säkerheten har upphört att gälla eller att det annars finns särskilda skäl för kvarstad.

7 § Ett fartyg som är belagt med kvarstad skall hindras att avgå.

Om kvarstad har beviljats för en sjöfordran som grundar sig på sådana omständigheter som avses i 3 § andra stycket 15 eller 16, får domstolen dock

1. tillåta den som har fartyget i sin besittning att mot borgen eller annan säkerhet nyttja fartyget, eller
2. bestämma om fartygets användning på andra villkor.

8 § Om kvarstad på egendom som en ombordanställd fört ombord på ett fartyg finns bestämmelser i 22 kap. 1 §.

Avdelning II Rederi

5 kap. Om partrederi

1 § Ett partrederi föreligger om flera har kommit överens om att under delad ansvarighet gemensamt driva sjöfart med ett eget fartyg. Anmälan om ett partrederiavtal får göras hos registermyndigheten, som skall anteckna anmälningen i det register där fartyget är infört eller, om det inte är registrerat, genast kungöra den. Närmare föreskrifter om anmälnings- och kungörelseförfarandet meddelas av regeringen.

För de förpliktelser som uppkommer för partrederiet efter det att rederiavtalet har anmälts till registermyndigheten svarar varje redare endast i förhållande till sin andel i fartyget om han inte har åtagit sig större ansvarighet. För tidigare uppkomna rederiförpliktelser svarar redarna solidariskt. I fråga om betalningsansvar för vattenföroreningsavgift enligt 8 kap. lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg gäller 8 kap. 2 § andra stycket nämnda

lag. I fråga om betalningsansvar enligt lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn gäller 5 § andra stycket andra meningen den lagen.

I fråga om redarnas inbördes rättigheter och skyldigheter gäller bestämmelserna i 2 - 18 §§ i den mån något annat inte har avtalats.

2 § För ett partrederi får en huvudredare väljas. Till huvudredare får utses en här i landet bosatt svensk, dansk, finsk eller norsk medborgare eller en svensk juridisk person.

3 § Huvudredaren är behörig att på samtliga redares vägnar företa de rättshandlingar som rederirörelsen vanligen medför, att väcka och utföra talan i sak som rör rederiet samt att i övrigt företräda redarna inför domstolar och andra myndigheter i sådan sak. Huvudredaren får inte utan medredarnas samtycke överlåta fartyget eller upplåta panträtt i det eller bortfrakta det för en längre tid än ett år.

Om en huvudredare inte är vald, kan vilken som helst av redarna sökas att svara även för de övriga i sak som rör rederiet.

4 § Huvudredaren skall på lämpligt sätt hålla redarna underrättade om rederiets verksamhet. Han skall rådgöra med dem i alla viktiga angelägenheter.

5 § Beslut i partrederiets angelägenheter fattas vid allmänt sammanträde, till vilket var och en av redarna har kallats minst en vecka i förväg genom rekommenderat brev eller telegram eller telexmeddelande under sin senast kända adress. Kallelsen skall innehålla upplysning om vad som skall behandlas på sammanträdet.

Allmänt sammanträde krävs inte för ett beslut som samtliga redare biträder eller som är så brådskande att det inte kan anstå till dess ett sådant sammanträde kan hållas.

6 § På en redares begäran skall protokoll föras över vad som förekommer av vikt vid ett allmänt sammanträde. En redare, som har uteblivit från ett allmänt sammanträde eller av någon annan anledning inte har deltagit i ett beslut, skall underrättas om vad som beslutats.

7 § Vid omröstning räknas varje redares röstetal efter hans andel i fartyget. Om något annat inte följer av tredje stycket, gäller som beslut den mening som har fått det högsta röstetalet. Vid lika röstetal gäller den mening som huvudredaren biträder. Val av huvudredare skall dock avgöras genom lottning, om flera fått lika röstetal.

Ett beslut vid allmänt sammanträde är bindande för en redare som har uteblivit från sammanträdet.

Ett beslut, som har fattats i en annan ordning än vid ett allmänt sammanträde eller som innebär att rederiet skall upplösas, gäller

endast om det biträds av redare som tillsammans äger mer än hälften i fartyget. Ett beslut, som strider mot rederiavtalet eller på något annat sätt mot rederiets ändamål och som inte avser rederiets upplösning, gäller endast om samtliga redare är eniga.

8 § Huvudredaren kan när som helst skiljas från sitt uppdrag genom ett beslut enligt 5 och 7 §§. En huvudredare som själv äger minst hälften i fartyget kan på en medredares talan av domstol skiljas från uppdraget, om det finns giltig anledning.

9 § Huvudredaren svarar för att rederiets bokföring fullgörs enligt lag och annan författning. Han skall inför redarna redovisa sin förvaltning av rederiets angelägenheter. Redovisningen skall avse kalenderår och avges inom två månader efter årets utgång.

Redovisningen skall avges skriftligen till varje redare. För granskning av redovisningen har redare rätt att ta del av rederiets räkenskapshandlingar.

Om en redare vill klandra redovisningen, skall han väcka talan vid domstol inom sex månader från det att han fått del av den. En redare som försummar detta har förlorat sin rätt till klander, om inte huvudredaren har förfarit svikligt.

10 § Varje redare skall bidra till utgifterna för rederiets verksamhet i förhållande till sin andel i fartyget. Om en redare trots uppmaning inte betalar sitt bidrag till beslutad utgift och huvudredaren eller en annan redare lägger ut beloppet, skall den betalningsskyldige redaren betala ränta på det förskotterade beloppet enligt 6 § räntelagen (1975:635).

11 § Vinst och förlust av rederiets verksamhet fördelas mellan redarna i förhållande till deras andelar. Ett överskott som inte behövs för rederiets utgifter skall delas ut.

Den som enligt 10 § förskotterat bidrag för en annan har rätt att i avräkning på sin fordran lyfta utdelning som belöper på den andres andel.

12 § Om en andel i fartyget övergår till någon annan, skall förvärvaren eller hans fångesman genast underrätta huvudredaren och övriga redare om detta.

Om en redare har blivit medborgare i en främmande stat, skall han genast underrätta huvudredaren och övriga redare om detta.

13 § En redare har rätt att lösa till sig en andel i fartyget som på något annat sätt än genom förvärv vid en exekutiv försäljning eller offentlig auktion har övergått till någon annan än en medredare. Lösningsrätten gäller dock inte mot en medredares make, avkomling eller avkomlings make. En redare som vill utöva sin lösningsrätt

skall meddela förvärvaren detta inom en månad från det att han underrättades om förvärvet. Försummas detta är lösningsrätten förfallen.

Om flera redare gör sin lösningsrätt gällande, skall den utövas i förhållande till deras andelar.

Lösensumman skall motsvara andelens fulla värde.

14 § En redare, vars andel i fartyget har övergått till någon annan, blir inte fri från ansvarighet mot de övriga redarna för de förpliktelser som han hade vid övergången. Inte heller blir han fri från ansvarighet mot dem för därefter uppkommande rederiförpliktelser förrän huvudredaren eller samtliga redare har underrättats om övergången.

Förvärvaren av andelen inträder i förhållande till de övriga redarna genast i en redares alla rättigheter och skyldigheter. Han är på samma sätt som sin fångesman bunden av de beslut som har träffats och de åtgärder som vidtagits före övergången. De övriga redarna får från hans utdelning räkna av en sådan fordran på bidrag till rederiets verksamhet som gäller mot fångesmannen.

Den nye redaren svarar i förhållande till tredje man endast för de rederiförpliktelser som uppkommer efter andelsövergången. Innan inskrivning har sökts för förvärvet eller anmälan har gjorts om detta svarar även hans fångesman för sådana rederiförpliktelser i förhållande till tredje man som varken kände till eller borde ha känt till andelsövergången. Bestämmelserna i 1 § första stycket andra och tredje meningarna har motsvarande tillämpning.

15 § Om inte annat följer av 16 §, skall rederiet upplösas sex månader efter det att en redare begärt det hos medredarna.

På begäran av en redare skall rederiet omedelbart upplösas om

1. fartyget utan redarens åtgärd eller samtycke har upphört att vara svenskt och lösningsrätt inte kan utövas enligt 13 §,
2. huvudredaren har skilts från sitt uppdrag av domstol,
3. en medredare inte kan fullgöra sina förpliktelser som redare, eller
4. rederiet förvaltas på ett sådant sätt att redarens rätt kränks.

16 § En redare har rätt att lösa ut en medredare som enligt 15 § första stycket har begärt att rederiet skall upplösas eller till vilken en upplösningsgrund enligt 15 § andra stycket hänför sig. Den som vill utöva sin utlösningsrätt skall meddela medredaren detta inom en månad från det att han fått del av dennes begäran om upplösning enligt 15 § första stycket eller han fått kännedom om att en upplösningsgrund enligt samma paragraf andra stycket hade inträtt. Försummas detta är utlösningsrätten förfallen.

Bestämmelserna i 13 § andra och tredje styckena skall också tillämpas.

17 § Vid upplösning av ett partrederi skall fartyget säljas.
Om redarna inte enas om försäljningsorten, bestäms den av en god man som utses enligt lagen (1904:48 s. 1) om samäganderätt. Enas de inte om sättet för försäljningen, skall denna ske på offentlig auktion. Därvid skall lagen om samäganderätt tillämpas, om försäljningen skall ske i Sverige.
När lagen om samäganderätt tillämpas skall tingsrätten i fartygets hemort vara laga domstol.

18 § Den som har en större andel i fartyget än hälften har rätt att träda in som fartygets befälhavare, om han är behörig till det.
Är den som har större andel i fartyget än hälften befälhavare, skall rätten på en annan delägares talan skilja honom från befattningen, om det finns giltig anledning.

6 kap. Om befälhavare

1 § Befälhavaren skall innan en resa påbörjas se till att fartyget är sjövärdigt enligt 1 kap. 9 §.
Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålls i sjövärdigt skick efter vad som nu sagts.
Om fel eller brist i sjövärdigheten inte kan avhjälpas genast, skall befälhavaren omedelbart underrätta redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget.

2 § Befälhavaren skall se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap.
Han skall känna till de påbud och föreskrifter om sjöfarten som gäller för de farvatten som fartyget skall trafikera och på de orter som det skall anlöpa.

3 § Om ett fartyg prejas av en behörig svensk civil eller militär myndighet, är befälhavaren skyldig att lyda prejningen. Om det efter prejning eller annars begärs av en behörig myndighet, är befälhavaren också skyldig att låta fartyget visiteras. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om prejning och visitering.

4 § Befälhavaren är ansvarig för att föreskrivna dagböcker förs på fartyget. Bestämmelser om dagböcker finns i 18 kap.
Befälhavaren är skyldig att på fartyget medföra andra skeppshandlingar och ett exemplar av denna lag enligt föreskrifter som meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket.

5 § Befälhavaren skall se till att lastning och lossning sker och att resan utförs med tillbörlig skyndsamhet.

Innan befälhavaren påbörjar bärgning av ett fartyg eller av gods, skall han noga överväga om detta är förenligt med hans skyldigheter mot dem vilkas intressen han skall bevaka.

6 § Om fartyget råkar i sjönöd, är befälhavaren skyldig att göra allt som står i hans makt för att rädda de ombordvarande och bevara fartyget och lasten. Han skall, om det är möjligt, se till att dagböcker och andra skeppshandlingar förs i säkerhet samt vidta åtgärder för bärgning av fartyg och gods. Så länge som det finns rimlig utsikt att fartyget kan räddas får befälhavaren inte överge det utan att hans liv är i allvarlig fara.

Anträffar befälhavaren någon i sjönöd är han skyldig att lämna all hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda den nödställde, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller de ombordvarande. Om befälhavaren i annat fall får kännedom om att någon är i sjönöd eller om han får kännedom om någon fara som hotar sjötrafiken, är han under de förutsättningar som nyss angetts skyldig att vidta åtgärder för att rädda den nödställde eller avvärja faran i enlighet med de föreskrifter som regeringen meddelat för sådana fall.

7 § Om befälhavaren är frånvarande eller har förfall, meddelar den främste av de närvarande styrmännen de avgöranden som inte tål uppskov.

Lämnar befälhavaren fartyget skall han underrätta den främste av de närvarande styrmännen eller, om någon styrman inte är närvarande, någon annan av besättningen och ge de föreskrifter som behövs. När fartyget inte ligger förtöjt i hamn eller på en säker ankarplats får befälhavaren inte lämna fartyget utan att det är nödvändigt. Om fara hotar, får han inte vara borta från fartyget.

Avlider befälhavaren eller blir han på grund av sjukdom eller någon annan tvingande anledning ur stånd att föra fartyget eller överger han tjänsten, träder den främste av styrmännen i hans ställe till dess en ny befälhavare har utsetts. I dessa fall skall redaren genast underrättas.

8 § Befälhavaren är behörig att på redarens vägnar

1. företa rättshandlingar som avser bevarandet av fartyget eller utförandet av resan,
2. träffa avtal om att på resan ta med gods och, på ett fartyg som är avsett för det, passagerare, samt
3. väcka talan i mål som rör fartyget och utföra denna talan.

Medel för sådana ändamål som avses i första stycket får befälhavaren vid behov skaffa genom lån eller genom att pantsätta eller sälja gods som tillhör redaren eller, i nödfall, gods som ingår i lasten. Om rättshandlingen inte var nödvändig är den ändå bindande om tredje man var i god tro.

Befälhavaren skall underrätta redaren om åtgärder av vikt som han ansett nödvändiga för fartygets eller de ombordvarandes säkerhet, om resans förlopp, om de rättshandlingar som företagits under resan och om allt annat som kan vara till nytta för redaren att känna till. Innan en åtgärd av vikt vidtas bör befälhavaren inhämta föreskrifter av redaren eller det ombud som denne har anvisat. Om medel behövs för fartyget och redarens föreskrifter inte kan avvaktas, skall befälhavaren skaffa medlen på det sätt som är billigast för redaren.

9 § Befälhavaren skall under resan noggrant vårda lasten och i övrigt bevaka lastägarens intressen.

Befälhavaren är behörig att, i enlighet med vad som gäller för en transportör eller bortfraktare, företa rättshandlingar på lastägarens vägnar samt väcka talan i mål som rör lasten och utföra denna talan.

10 § Befälhavaren svarar inte för de förbindelser som han har ingått på redarens eller lastägarens vägnar.

11 § Befälhavaren skall ersätta den skada som han genom fel eller försummelse i tjänsten orsakar redaren, lastägaren eller någon annan vars intressen han skall bevaka.

Skadestånd som befälhavaren enligt första stycket eller i övrigt skall betala kan sättas ned efter vad som är skäligt med hänsyn till beskaffenheten av det fel eller den försummelse som ligger honom till last, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt. I fråga om skadeståndsansvaret för en befälhavare som är arbetstagare gäller dock 4 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

12 § När redaren begär det skall befälhavaren avge redovisning. Om redaren vill klandra redovisningen, skall han väcka talan inom sex månader efter det att redovisningen mottogs. Klandras inte redovisningen inom denna tid, har redaren förlorat sin talan, om inte befälhavaren har förfarit svikligt.

I redovisningen skall befälhavaren tillgodoräkna redaren all särskild ersättning som han har fått av avsändare, befraktare, lastägare, leverantörer eller andra med vilka han har haft att göra i egenskap av befälhavare.

13 § Om fartyget beläggs med kvarstad eller utmäts av en utländsk myndighet, skall befälhavaren genast underrätta närmaste svenska utlandsmyndighet i den främmande staten och, i fråga om skepp, registermyndigheten. Den utländska myndighetens bevis om åtgärden skall, om det är möjligt, snarast sändas till registermyndigheten.

Första stycket tillämpas också när kvarstaden eller utmätningen hävs.

14 § Befälhavaren på ett svenskt handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg skall genast rapportera till den myndighet regeringen föreskriver

1. när någon i samband med fartygets drift har eller kan antas ha avlidit eller har fått svår kroppsskada,
2. när någon ombordanställd i annat fall har eller kan antas ha avlidit eller har fått svår kroppsskada,
3. när någon i annat fall än som avses i 1 och 2 har eller kan antas ha drunknat från fartyget eller avlidit ombord och begravts i sjön,
4. när allvarlig förgiftning har eller kan antas ha inträffat ombord,
5. när fartyget har sammanstött med ett annat fartyg eller stött på grund,
6. när fartyget har övergetts i sjön,
7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan antas ha uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget, eller
8. när förskjutning av någon betydelse har inträffat i lasten.

Regeringen får föreskriva att rapportering av händelser som är av betydelse för sjösäkerheten skall ske också i andra fall än som anges i första stycket.

Befälhavaren skall rapportera till Sjöfartsverket när, i anledning av en händelse som har eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift, sjöförklaring skall hållas enligt 18 kap. 7 §.

Bestämmelser om befälhavarens skyldigheter vid sjöförklaring finns i 18 kap.

15 § Bestämmelser om befälhavarens skyldigheter vid sammanstötning mellan fartyg finns i 8 kap. 4 §.

16 § Bestämmelser om befälhavarens skyldighet att ta med sjöman ombord på fartyget finns i 22 kap. 2 §.

Avdelning III Ansvar

7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar

1 § Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig, om skada vållas av någon annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Skadestånd enligt första stycket som redaren har betalat har han rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.

Bestämmelser om inskränkning av en redares ansvarighet finns i 9 och 13 - 15 kap.

8 kap. Om skada genom fartygs sammanstötning

1 § Om två fartyg sammanstöter så att skada uppstår på det ena fartyget eller på personer eller gods som finns ombord och sammanstötningen är orsakad genom vållande på endera sidan, skall den sidan ersätta skada och förlust som uppkommer därav.

Har sammanstötningen orsakats genom vållande på båda sidor, skall dessa utge ersättning enligt förhållandet mellan de på ömse sidor gjorda felen. Om omständigheterna inte ger 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 svarar dock båda sidor solidariskt.

Om den ena sidan har betalat mer än sin del, får den sidan kräva den andra på det överskjutande beloppet. Mot ett sådant krav kan göras gällande samma rätt till befrielse från eller begränsning av ansvarighet som hade kunnat åberopas mot den skadelidande enligt denna lag eller en motsvarande främmande lag eller enligt förbehåll som är förenligt med den tillämpliga lagen. Ett förbehåll får dock inte åberopas till befrielse från eller begränsning av ansvarighet utöver vad som följer av bestämmelserna i 13 - 15 kap. eller motsvarande bestämmelser i den främmande lagen.

Vid bedömandet av frågan om vållande till en sammanstötning skall särskilt beaktas om tiden medgav övervägande eller inte.

2 § Om en sammanstötning har inträffat genom en olyckshändelse eller om det inte kan utredas att den orsakats av vållande på endera sidan, svarar vardera sidan för sin skada.

3 § Bestämmelserna i denna lag om sammanstötning mellan fartyg skall tillämpas även när till följd av ett fartygs manövrering eller på liknande sätt skada orsakas på ett annat fartyg eller på personer eller gods som finns ombord på det, utan att fartygen sammanstöter.

4 § Om ett fartyg har sammanstött med ett annat fartyg är det befälhavarens skyldighet att lämna det andra fartyget och de ombordvarande där all behövlig och möjlig hjälp för räddning ur den uppkomna faran, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget och de ombordvarande. Han skall också för det andra fartygets befälhavare uppge namnet på det egna fartyget och dess hemort samt den ort eller den hamn varifrån det kommer och den dit det skall gå.

9 kap. Om ansvarsbegränsning

1 § Redaren har rätt att enligt bestämmelserna i detta kapitel begränsa sin ansvarighet. Samma rätt har en sådan ägare av ett fartyg

som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare, godsets avsändare samt var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning. Med bärgning avses även åtgärder enligt 2 § första stycket 4, 5 och 6.

Om ansvar görs gällande mot någon för vilken redaren eller någon annan person som avses i första stycket svarar, har även denne rätt att begränsa sin ansvarighet enligt bestämmelserna i detta kapitel.

Den som på grund av ansvarighetsförsäkring svarar för en fordran som är föremål för begränsning har rätt att begränsa sin ansvarighet i samma utsträckning som försäkringshavaren.

2 § Om inte annat följer av bestämmelserna i detta kapitel, föreligger rätt till ansvarsbegränsning, oavsett grunden för ansvarigheten, beträffande fordringar med anledning av

1. person- eller sakskada, om skadan har uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,
2. skada på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods, passagerare eller deras resgods,
3. annan skada, om den har orsakats av intrång i en rättighet som inte grundar sig på avtal och den har uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,
4. åtgärder för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord, som har sjunkit, strandat, övergetts eller blivit vrak,
5. åtgärder för att avlägsna, förstöra eller oskadliggöra fartygets last, och
6. åtgärder för att avvärja eller begränsa skada för vilken ansvarsbegränsning gäller, och skada som har orsakats av sådana åtgärder.

Har den som får begränsa sitt ansvar en motfordran mot borgenären och grundar sig fordringen och motfordringen på en och samma händelse, skall begränsningen avse endast den del av fordringen som överstiger motfordringen.

3 § Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte beträffande

1. en fordran på bärgarlön, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 2 § första stycket 4, 5 eller 6,
2. en fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 1 § och 2 § första stycket lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss,
3. en fordran som är underkastad en internationell konvention eller en nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvarighet för atomskada,
4. en fordran med anledning av atomskada orsakad av atomfartyg,
5. en fordran med anledning av skada som har drabbat en lots eller den som är anställd hos någon som avses i 1 § första stycket

och vars skyldigheter står i samband med fartygets drift eller med bärgningen, och

6. en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

4 § Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte för den som visas själv ha vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

5 § Om rätt till ansvarsbegränsning föreligger, skall ansvarsbeloppen bestämmas på följande sätt.

1. För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare är ansvarsgränsen 46 666 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 25 miljoner SDR.

2. För andra fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen 333 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 500. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 501 till 3 000 med 500 SDR,

för varje dräktighetstal från 3 001 till 30 000 med 333 SDR,

för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 250 SDR, och

för varje dräktighetstal över 70 000 med 167 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i 2, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 167 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 500. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 501 till 30 000 med 167 SDR,

för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 125 SDR, och

för varje dräktighetstal över 70 000 med 83 SDR.

4. Ansvarsgränserna i 1 - 3 gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot redaren, ägare av fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare, godsets avsändare samt mot någon för vilken dessa svarar.

5. Ansvarsgränserna för bärgare som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg som bärgningen avser, skall motsvara de ansvarsgränser som gäller för fartyg med en dräktighet av 1 500. Ansvarsgränserna gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot en sådan bärgare och mot någon för vilken denne svarar.

6. Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningskonvention. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

6 § Varje ansvarsbelopp skall fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser.

Om det belopp som avses i 5 § 2 inte räcker till för betalning av de fordringar som anges där, skall återstoden av dessa fordringar betalas ur det belopp som nämns i 5 § 3 med samma rätt som övriga där angivna fordringar.

Har redaren eller någon annan, innan ansvarsbeloppet fördelats, helt eller delvis betalat en fordran, inträder han i borgenärens rätt intill det belopp som han har betalat.

Visar redaren eller någon annan att han senare kan bli skyldig att helt eller delvis betala en fordran som han, om den hade betalats före ansvarsbeloppets fördelning, skulle ha kunnat kräva åter ur ansvarsbeloppet enligt tredje stycket, skall medel tills vidare avsättas för att han senare skall kunna göra sin rätt gällande.

7 § Om det med anledning av en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning här i landet har väckts talan eller framställts begäran om kvarstad eller andra rättsliga åtgärder, kan en begränsningsfond upprättas. Fonden skall upprättas hos den domstol där talan har väckts eller hos sjörättsdomstolen för den ort där kvarstad eller andra rättsliga åtgärder har begärts.

En begränsningsfond anses upprättad med verkan för alla personer som kan åberopa samma ansvarsgräns. Den är avsedd för betalning endast av fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser.

Sedan en begränsningsfond har upprättats i Sverige, får här i landet talan om en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning väckas endast i begränsningsmål. Detta gäller också talan om frågan huruvida den som har upprättat begränsningsfonden har rätt till ansvarsbegränsning och om frågan om fördelning av fonden.

Behörig att väcka talan i ett begränsningsmål är den som har upprättat fonden, dennes försäkringsgivare och den som gör gällande en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning.

Närmare bestämmelser om begränsningsfond och begränsningsmål finns i 12 kap.

8 § Den som har gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond som har upprättats i Sverige eller i en annan konventionsstat, kan inte med anledning av denna fordran erhålla säkerhetsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller någon annan egendom, som tillhör någon som fonden har verkan för enligt 7 § andra stycket och som har rätt till ansvarsbegränsning.

Sedan en begränsningsfond har upprättats här i landet eller i Danmark, Finland eller Norge, kan säkerhetsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller någon annan egendom som tillhör någon som fonden har verkan för enligt 7 § andra stycket och som har rätt till ansvarsbegränsning inte ske med anledning av en fordran som kan

göras gällande mot fonden. Har säkerhetsåtgärd eller utmätning redan skett, skall åtgärden hävas. Säkerhet som har ställts för att avvärja säkerhetsåtgärd eller utmätning eller för att få en sådan åtgärd hävd skall friges.

Har fonden upprättats i en annan konventionsstat än som avses i andra stycket, kan rätten eller kronofogdemyndigheten avslå en begäran om säkerhetsåtgärd eller utmätning, häva en säkerhetsåtgärd eller utmätning som redan har skett eller frige en säkerhet som har ställts. En begäran om säkerhetsåtgärd eller utmätning skall alltid avslås och, om fonden har upprättats innan en sådan åtgärd vidtagits eller säkerhet ställts, åtgärden hävas och säkerheten friges, när fonden upprättats i

a) den hamn där den händelse har inträffat på vilken fordringen grundas eller, om händelsen inte har ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget har anlöpt efter händelsen, eller

b) landstigningshamnen, om fordringen avser personskada som har drabbat en person ombord på fartyget, eller

c) lossningshamnen, om fordringen avser skada på fartygets last.

Första och tredje styckena kan även tillämpas om det visas att en fond som har upprättats i en stat som inte är konventionsstat är jämställbar med en sådan begränsningsfond som avses i 7 §.

Denna paragraf gäller endast om borgenären kan framställa krav mot begränsningsfonden vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och han har möjlighet att av fondens medel få ut vad som belöper på hans fordran och föra över det till ett annat land.

9 § Ansvarsbegränsning kan åberopas även om en begränsningsfond inte upprättas.

Har talan väckts om en fordran som är föremål för ansvarsbegränsning, skall rätten, om någon begränsningsfond inte har upprättats, vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel endast beakta den fordran som målet gäller. Vill svaranden att även en annan fordran, för vilken samma ansvarsbelopp gäller, skall beaktas vid ansvarsbegränsningen, skall förbehåll om detta tas in i domen.

En dom som inte innehåller förbehåll enligt andra stycket får verkställas trots bestämmelserna i 8 §. Innehåller domen ett sådant förbehåll kan den ändå verkställas, såvida inte en begränsningsfond upprättas och kronofogdemyndigheten med tillämpning av 8 § finner att ansökningen om verkställighet skall avslås.

Om en begränsningsfond inte har upprättats, kan parterna hänskjuta frågan om ansvarsbeloppets storlek och fördelning till utredning och avgörande genom dispasch. Bestämmelser om talan mot dispasch finns i 21 kap.

10 § Ansvarsgränserna för örlogsfartyg och andra fartyg, som vid tiden för händelsen ägs eller brukas av en stat och används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, får inte i något fall

understiga de gränser som gäller för ett fartyg med en dräktighet av 5 000. Om en fordran avser ersättning för skada som har orsakats av ett sådant fartygs särskilda egenskaper eller användning, föreligger dock inte någon rätt till ansvarsbegränsning. Bestämmelserna i detta stycke gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning eller bärgning.

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borrning efter havsbottnens naturtillgångar skall vara 12 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 och 20 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 3, om fordringarna gäller skada som har orsakats medan fartyget används i borrningsverksamhet. För fordran på ersättning för oljeskada gäller särskilda bestämmelser.

Flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar anses som fartyg vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel. Ansvarsgränserna för sådana plattformar skall dock alltid motsvara de belopp som anges i andra stycket.

11 § När begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk domstol, skall 1 - 10 §§ tillämpas. Om det finns en fordran som avses i 3 § 5 och är lagen i någon annan konventionsstat tillämplig på tjänsteavtalet, skall dock frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt den lagen.

Bestämmelserna i 1 - 10 §§ hindrar inte tillämpningen av i övrigt gällande regler om jämkning av en skadevållares ansvar.

Med konventionsstat förstås i detta kapitel en stat som är bunden av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.

10 kap. Om ansvar för oljeskada

1 § Om oljeskada finns särskilda bestämmelser i lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

11 kap. Om ansvar för atomskada

1 § Om atomskada finns särskilda bestämmelser i atomansvarighetslagen (1968:45).

12 kap. Om begränsningsfond och begränsningsmål

1 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller begränsningsfond som upprättas enligt 9 kap. 7 § (globalfond).

Bestämmelserna i 3 - 15 §§ tillämpas också i vissa delar i fråga om begränsningsfond som upprättas enligt 6 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

2 § En globalfond skall motsvara

1. summan av de belopp som enligt 9 kap. 5 § utgör ansvarsgräns för de fordringar beträffande vilka ansvarsbegränsning görs gällande och som har uppkommit på grund av en och samma händelse, och

2. ränta på belopp som avses i 1, beräknad enligt 6 § räntelagen (1975:635), för tiden från dagen för händelsen till dagen för fondens upprättande.

3 § Den som ansöker om upprättande av en begränsningsfond skall betala fondbeloppet till rätten eller ställa tillfredsställande säkerhet för detta.

I ansökningen, som skall vara skriftlig, skall sökanden redogöra för omständigheterna i saken och lämna uppgift om namn och adress på dem som kan antas vilja anmäla fordringar mot fonden.

I ärenden om begränsningsfond gäller lagen (1946:807) om handläggning av domstolsärenden, om inte annat sägs i detta kapitel.

4 § Rätten skall fastställa fondens storlek och avgöra om erbjuden säkerhet kan godtas.

Om det inte finns särskilda skäl mot det, skall rätten även besluta att sökanden till rätten skall betala in eller ställa tillfredsställande säkerhet för ett tilläggsbelopp avsett att täcka ersättning till förvaltare i fonden, rättegångskostnader och andra kostnader med anledning av fondens upprättande och fördelning samt ansvaret för ränta för tiden efter fondens upprättande.

Framgår det av beslutet att tillräcklig inbetalning har gjorts eller att tillfredsställande säkerhet har ställts, anses fonden upprättad den dag då beslutet har meddelats. I annat fall anses fonden upprättad den dag då inbetalning har skett eller säkerheten har ställts.

Beslut som avses i första och andra styckena gäller till dess annat förordnas eller frågan om fondens fördelning avgörs. Innefattar ett sådant beslut att ett högre belopp skall betalas eller ytterligare säkerhet ställas, skall rätten förelägga den som har upprättat fonden att inom en viss tid betala in felande belopp eller ställa ytterligare säkerhet. Om föreläggandet inte följs, förordnar rätten att fonden inte längre skall ha sådan verkan som avses i 9 kap. 8 § och 8 § i detta kapitel. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

Beslut som avses i första och andra styckena och förordnande enligt fjärde stycket överklagas särskilt.

5 § När en begränsningsfond har upprättats, skall rätten genast låta kungöra detta. I kungörelsen skall samtliga borgenärer uppmanas att skriftligen anmäla sina fordringar hos rätten inom en viss tid (anmälningsfrist), som inte får understiga två månader. En upplysning om bestämmelserna i 9 kap. 7 § tredje stycket och i 8 och 15 §§ i detta kapitel skall tas in i kungörelsen.

Kungörelsen skall införas i Post- och Inrikes Tidningar och i en ortstidning. Om det finns skäl till det skall kungörelse ske även i annan stat.

Den som har upprättat fonden och alla kända borgenärer skall underrättas om kungörelsen genom särskilt meddelande.

6 § Om det är lämpligt med hänsyn till sakens beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt, skall rätten när en begränsningsfond har upprättats förordna förvaltare i fonden. Förvaltaren skall, förutom vad som anges i 11 § andra stycket, ha till uppgift att biträda vid handläggningen av fondärendet eller begränsningsmålet och vid förhandlingar mellan parterna. En förvaltare skall vara lagfaren och ha den särskilda insikt och erfarenhet som uppdraget kräver.

Ersättning till förvaltaren fastställs av rätten.

7 § En borgenär som anmäler en fordran skall lämna rätten uppgift om fordringens storlek och grunden för denna. Har dom meddelats angående fordringen eller pågår särskild rättegång om denna, skall uppgift lämnas om detta.

8 § För en fordran, som inte har anmälts till rätten innan handläggningen av frågan om fondens fördelning avslutas vid tingsrätten, kan ersättning endast betalas ut enligt 14 § andra stycket.

9 § Fonden kan inte upplösas förrän anmälningsfristen har gått ut och såväl den som har upprättat fonden som de borgenärer vilka har gjort gällande fordringar mot fonden samtycker till det.

10 § Med begränsningsmål avses ett mål i vilket frågor om ansvar och dess begränsning och om anmälda fordringar avgörs samt fonden fördelas. Ett begränsningsmål inleds genom att talan väcks genom stämning vid den domstol där fonden är upprättad. Sedan målet har inletts kan talan väckas utan stämning.

Om inte annat sägs i detta kapitel, gäller i begränsningsmål rättegångsbalkens regler om tvistemål vari förlikning om saken är tillåten.

11 § I begränsningsmål skall rätten, sedan den anmälningsfrist som anges i 5 § har gått ut, hålla fondsammanträde. Till sammanträdet skall rätten kalla förvaltaren, den som har upprättat fonden, den som har inlett begränsningsmålet och borgenärerna. Även annan person, vars rätt är berörd, skall kallas. Vid fondsammanträdet skall behandlas frågor om ansvar och dess begränsning, om ansvarsbeloppets storlek och om anmälda fordringar.

Före fondsammanträdet skall förvaltaren granska anmälda fordringar samt, om det kan ske, upprätta förslag till fondens fördelning. Förslaget skall översändas till dem som har kallats till sam-

manträdet. Har någon förvaltare inte förordnats skall rätten vidta dessa åtgärder.

Om någon invändning mot förslaget, med de ändringar som kan ha gjorts vid fondsammanträdet, inte kvarstår när detta avslutas, skall förslaget läggas till grund för fondens fördelning.

Kvarstår någon invändning när fondsammanträdet avslutas, skall rätten bestämma en viss tid, inom vilken den som har framställt invändningen skall ange om han vidhåller den och begär rättens prövning av tvisten. Har en sådan begäran inte framställts i rätt tid, anses invändningen förfallen. Om den vidhålls skall rätten så snart som möjligt pröva tvisten.

Parter i en sådan tvist som anges i fjärde stycket är den som har framställt en invändning och den mot vilken invändningen riktas.

12 § Ett fondsammanträde är att jämställa med muntlig förberedelse, om inte annat sägs i detta kapitel.

Tredskodom får inte meddelas vid utevaro från ett fondsammanträde. Uteblir någon som har kallats till ett sådant sammanträde, får målet handläggas och avgöras trots utevaron. Detta skall anges i kallelsen till sammanträdet.

13 § Efter utgången av anmälningsfristen kan rätten förordna att en viss del av de fordringar som har visats föreligga skall betalas omedelbart.

Tingsrättens beslut i frågor som avses i första stycket överklagas särskilt. Hovrättens beslut i sådana frågor får inte överklagas.

14 § När samtliga tvister är avgjorda skall rätten besluta om fördelning av fonden. Om huvudförhandling inte behövs med hänsyn till utredningen, får målet avgöras utan sådan förhandling.

Rätten kan avsätta ett visst belopp till att täcka fordringar som inte har anmälts innan handläggningen av frågan om fondens fördelning har avslutats vid tingsrätten. Detta belopp fördelas när samtliga anmälda fordringar har behandlats och det kan antas att ytterligare fordringar inte kommer att anmälas.

Fördelning av fonden skall ske även om den som har upprättat fonden inte har rätt till ansvarsbegränsning. I ett sådant fall kan rätten på yrkande meddela dom avseende den del av en fordran som inte får utdelning ur fonden.

15 § Ett lagakraftvunnet avgörande i begränsningsmålet i frågor om ansvar, rätten till ansvarsbegränsning, ansvarsbeloppets storlek, anmälda fordringar och fondens fördelning gäller mot alla som kan göra gällande fordringar mot fonden, oavsett om de har anmält sina fordringar eller inte.

13 kap. Om styckegodstransport

Inledande bestämmelser

Definitioner

1 § I detta kapitel avses med

transportör: den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss,

undertransportör: den som till följd av ett uppdrag av transportören utför transporten eller en del av den,

avsändare: den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss,

avlastare: den som avlämnar godset för transport,

transportdokument: ett konossement eller ett annat dokument som utfärdas till bevis om transportavtalet,

konventionen: 1924 års internationella konvention rörande konossement med de ändringar som skett genom 1968 och 1979 års tilläggsprotokoll (Haag-Visbyreglerna), och

konventionsstat: en stat som är bunden av konventionen.

Tillämpningsområde

2 § Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om sjötransport i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Beträffande avtal om sjötransport i inrikes fart i Danmark, Finland och Norge gäller lagen i det land där transporten utförs.

I annan fart gäller bestämmelserna på avtal om sjötransport mellan två stater när

1. den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat,
2. den avtalade lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge,
3. flera lossningshamnar anges i avtalet och en av dessa är den faktiska lossningshamnen samt denna ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge,
4. transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat, eller
5. i transportdokumentet bestäms att konventionen eller lag som grundas på konventionen skall gälla.

Om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge får dock avtalas att avtalet om sjötransport skall vara underkastat lagen i en annan bestämd konventionsstat.

3 § Bestämmelserna i detta kapitel är inte tillämpliga på certepartier för hel- eller delbefraktning av fartyg. Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti, skall emellertid bestämmelserna tillämpas på konossementet när detta bestämmer förhållandet mellan transportören och innehavaren av konossementet.

Om ett avtal gäller transport med fartyg av gods fördelat på flera resor under en angiven tidsrymd, skall bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på varje resa. Utförs resan enligt ett certeparti gäller dock första stycket.

Avtalsbestämmelser

4 § En bestämmelse i ett transportavtal eller ett transportdokument är ogiltig i den mån den avviker från bestämmelserna i detta kapitel eller från bestämmelserna i 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket. Ogiltigheten påverkar inte giltigheten av avtalet eller dokumentet i övrigt. En bestämmelse som ger transportören rätt till försäkringsersättning för godset eller annan liknande bestämmelse är ogiltig.

Första stycket gäller dock inte 5, 8 - 11 §§ och 14 - 23 §§ och utgör inte heller hinder mot att det tas in bestämmelser i transportavtalet om gemensamt haveri. Transportören får även utöka sitt ansvar och sina förpliktelser enligt detta kapitel.

Om transportavtalet är underkastat konventionen eller på denna grundad lag i en konventionsstat, skall transportdokumentet innehålla uppgift om detta samt om att villkor som avviker från konventionens eller lagens bestämmelser till avsändarens, avlastarens eller mottagarens nackdel är ogiltiga.

Är det, med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden eller villkor under vilka transporten skall utföras, skäligt att genom avtal inskränka transportörens ansvarighet eller utvidga hans rättigheter enligt detta kapitel, skall ett sådant avtal gälla.

Avlämnande och mottagande av godset för transport

Avlämnande av godset

5 § Avlastaren skall avlämna godset på den plats och inom den tid som transportören har angett. Det skall avlämnas på ett sådant sätt och i ett sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvas, transporteras och lossas.

Undersökning av packningen

6 § Transportören skall i skälig omfattning undersöka om godset är förpackat på ett sådant sätt att det inte skadas eller kan orsaka skada

på person eller egendom. Om godset avlämnas i container eller liknande transportanordning, är transportören dock inte skyldig att undersöka den invändigt utom när det finns anledning att misstänka att transportanordningen är bristfälligt packad.

Transportören skall underrätta avsändaren om de brister som han har upptäckt. Han är inte skyldig att transportera godset, om han inte genom skäliga åtgärder kan göra det lämpat för transport.

Farligt gods

7 § Utöver vad som följer av särskilda föreskrifter gäller att farligt gods skall vara märkt som farligt på lämpligt sätt. Avsändaren skall i god tid underrätta transportören och den undertransportör till vilken godset avlämnas om godsets farliga beskaffenhet och ange de säkerhetsåtgärder som kan vara nödvändiga.

Om avsändaren i annat fall känner till att godset är av sådan beskaffenhet att transporten kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person, fartyg eller last, skall han även upplysa om detta.

Gods som fordrar särskild vård

8 § Om godset fordrar särskild vård skall avsändaren i god tid upplysa om detta och ange de åtgärder som kan vara nödvändiga. Godset skall vid behov märkas på lämpligt sätt.

Kvitto på mottagandet av godset

9 § Avlastaren har rätt att få kvitto på mottagandet av godset allteftersom det avlämnas.

Bestämmelser om utfärdande av konossement och andra transportdokument finns i 42 - 59 §§.

Frakt

10 § Om inte annat är avtalat, skall den frakt betalas som är gängse när godset avlämnas för transport. Frakten skall betalas när godset tas emot.

För gods som inte finns i behåll vid transportens slut, skall frakt betalas endast om godset har gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse på avsändarens sida eller om transportören har sålt godset för ägarens räkning eller lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 41 §.

Erlagd frakt skall betalas tillbaka om transportören enligt andra stycket inte har rätt till frakt.

11 § Frånträder avsändaren transportavtalet innan transporten börjat, har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Om godset inte avlämnas i rätt tid får transportören häva transportavtalet om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott. Om transportören vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att avsändaren har gjort en förfrågan därom, dock senast när godset tas emot för transport. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad. Hävs avtalet har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Om avsändaren eller mottagaren begär att transporten skall avbrytas och godset lämnas ut på annan plats än bestämmelseorten, har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada. Transporten får dock inte avbrytas om avbrottet skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för transportören eller någon annan avsändare.

Bestämmelserna i 14 kap. 32 § andra - fjärde styckena skall ha motsvarande tillämpning.

Transporten

Transportörens plikt att ta till vara lastägarens intressen

12 § Transportören skall utföra transporten med tillbörlig omsorg och skyndsamhet, vårda godset och även i övrigt ta till vara lastägarens intressen från mottagandet till utlämnandet av godset.

Transportören skall se till att det fartyg som används för transporten är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat och att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka godset lastas, är i gott skick för att godset skall kunna tas emot, transporteras och bevaras.

Om gods har gått förlorat, skadats eller försenats, skall transportören snarast lämna underrättelse om detta till den som avsändaren har angett. Kan sådan underrättelse inte lämnas, skall lastägaren eller, om denne inte är känd, avsändaren underrättas. Detsamma gäller om transporten inte kan fullföljas på avsett sätt.

Däckslast

13 § Gods får transporteras på däck endast om detta är tillåtet enligt transportavtalet, följer av handelsbruk eller sedvänja i den fart det gäller eller krävs enligt lag eller annan författning.

Om godset enligt avtalet skall eller får transporteras på däck, skall detta anges i transportdokumentet. Har så inte skett skall transportören visa att transport på däck har avtalats. Transportören får inte åberopa ett sådant avtal mot tredje man som har förvärvat konossement i god tro.

Särskilda bestämmelser om ansvar för däckslast finns i 34 §.

14 § Avsändaren får häva transportavtalet på grund av dröjsmål eller annat avtalsbrott på transportörens sida om avtalsbrottet är väsentligt. Sedan godset har avlämnats får avsändaren inte häva avtalet om utlämnande av godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för någon annan avsändare.

Om avsändaren vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

Transportavbrott och avståndsfrakt

15 § Går det fartyg som transporterar eller som skall transportera godset förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, bortfaller på grund därav inte transportörens skyldighet att fullfölja transporten.

Om det uppkommer ett hinder som medför att fartyget inte kan anlöpa lossningshamnen och lossa godset eller om detta inte kan ske utan oskäligt uppehåll, får transportören i stället välja en annan lämplig lossningshamn.

I fråga om frånträdande av transportavtalet på grund av krigsfara tillämpas bestämmelserna i 14 kap. 38 och 40 §§.

Har en del av transporten utförts när avtalet hävs eller faller bort eller när godset av någon annan anledning lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har transportören rätt till avståndsfrakt enligt bestämmelserna i 14 kap. 21 §.

Transportörens behörighet att handla på lastägarens vägnar

16 § Blir det nödvändigt att vidta särskilda åtgärder för att bevara eller transportera godset eller i övrigt ta till vara lastägarens intressen, skall transportören inhämta anvisning från lastägaren.

Om tiden eller omständigheterna i övrigt inte medger att anvisning inhämtas eller kommer anvisning inte fram i tid, får transportören på lastägarens vägnar vidta nödvändiga åtgärder och företräda denne i frågor som rör godset. Även om åtgärden inte var nödvändig är lastägaren bunden om tredje man var i god tro.

Underrättelse om de åtgärder som har vidtagits skall lämnas enligt bestämmelserna i 12 § tredje stycket.

Lastägarens ansvar för transportörens åtgärder

17 § Lastägaren svarar för de åtgärder som transportören har vidtagit och de utgifter denne har haft för godsets behov. Om transportören har handlat utan anvisning svarar lastägaren dock inte med högre belopp än värdet vid transportens början av det gods som

Utlämnande av godset

Transportörens utlämnande av godset

18 § Mottagaren skall på bestämmelseorten ta emot godset på den plats och inom den tid som transportören har angett. Godset skall lämnas ut på ett sådant sätt att det kan tas emot bekvämt och säkert.

Den som är behörig att ta emot godset har rätt att besiktiga det före mottagandet.

Mottagarens skyldighet att betala frakt och andra fordringar

19 § Lämnas godset ut mot konossement blir mottagaren genom att ta emot godset skyldig att betala frakt och andra fordringar som transportören har enligt konossementet.

Om godset har lämnats ut på något annat sätt än mot konossement, är mottagaren skyldig att betala frakt och andra fordringar enligt transportavtalet endast om han har underrättats om fordringarna vid utlämnandet eller han ändå insåg eller borde ha insett att transportören inte hade fått betalt.

Rätt att hålla inne godset

20 § Har transportören fordringar enligt 19 § eller andra fordringar för vilka säkerhet finns genom sjöpanträtt i godset enligt 3 kap. 43 §, är han inte skyldig att lämna ut godset förrän mottagaren antingen har betalt fordringarna eller ställt säkerhet för dem.

Uppläggning av gods

21 § Avhämtas inte godset inom den tid transportören har angett eller annars inom skälig tid, får det läggas upp i säkert förvar för mottagarens räkning.

Underrättelse om att godset har lagts upp skall lämnas enligt bestämmelserna i 12 § tredje stycket. I underrättelsen skall anges en skälig frist efter vars slut försäljning av godset eller annat förfogande över detta kan ske enligt 22 §.

Transportörens förfogande över gods som inte har avhämtats

22 § Sedan fristen enligt 21 § andra stycket har löpt ut, har transportören rätt att sälja upplagt gods i den omfattning det är nödvändigt för att täcka kostnaderna vid försäljningen och fordringar som nämns i 20 §.

Transportören skall förfara med omsorg vid försäljningen.

Om godset inte kan säljas eller om det är uppenbart att kostnaderna vid en försäljning inte skulle täckas av försäljningssumman, får transportören förfoga över godset på något annat försvarligt sätt.

Avsändarens ansvar för fordringar

23 § Lämnas godset ut till mottagaren utan betalning av en sådan fordran mot avsändaren som mottagaren skulle ha betalt, kvarstår avsändarens ansvar, om inte utlämnandet medför skada för avsändaren och transportören måste ha insett detta.

Transportören är inte skyldig att sälja upplagt gods för att få betalt för en sådan fordran mot avsändaren som mottagaren skulle ha betalt. Om försäljning ändå sker utan att fordringarna täcks, är avsändaren ansvarig för bristen.

Transportörens skadeståndsansvar

Ansvarsperioden

24 § Transportören är ansvarig för godset medan det är i hans vård i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen.

Transportören anses ha godset i sin vård enligt första stycket från den tidpunkt då han tar emot godset från avlastaren eller från myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lastningshamnen.

Transportören anses inte längre ha godset i sin vård enligt första stycket

1. när han har lämnat ut godset till mottagaren,
2. om mottagaren inte tar emot godset från transportören, när detta har lagts upp för mottagarens räkning i enlighet med avtalet eller enligt lag eller vad som är brukligt i lossningshamnen, eller
3. när han har överlämnat godset till en myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lossningshamnen.

Ansvar för sakskada

25 § Transportören är ansvarig för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas medan det är i hans vård ombord eller i land, om han inte visar att varken fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för har orsakat eller medverkat till skadan.

Transportören är inte ansvarig för skada som beror på åtgärder för att rädda personer eller på skäliga åtgärder för att bärga fartyg eller annan egendom till sjöss.

Om fel eller försummelse på transportörens sida tillsammans med någon annan orsak har föranlett skada, är transportören endast

ansvarig i den mån skadan kan hänföras till felet eller försummelsen. Transportören skall visa i vilken utsträckning skadan inte är att hänföra till fel eller försummelse på hans sida.

Ansvar för skada på grund av oaktsam navigering och brand

26 § Transportören är inte ansvarig om han visar att skadan beror på

1. fel eller försummelse som befälhavaren, medlem av besättningen, lots eller någon annan som har utfört arbete i fartygets tjänst har gjort sig skyldig till vid navigeringen eller handhavandet av fartyget, eller
2. brand som inte har orsakats genom fel eller försummelse av honom själv.

Transportören är dock ansvarig för skada som beror på att han eller någon som han svarar för har brustit i tillbörlig omsorg när det gällt att göra fartyget sjövärdigt före resans början. Transportören skall till befrielse från ansvar visa att sådan omsorg har iakttagits.

Ansvar för levande djur

27 § Transportören är inte ansvarig för förlust av eller skada på levande djur som beror på de särskilda risker som är förenade med sådana transporter.

Om transportören visar att han har följt de särskilda anvisningar som har lämnats beträffande djuren och att förlusten eller skadan kan vara att hänföra till sådana risker som angetts i första stycket, är han inte ansvarig för förlusten eller skadan, såvida det inte visas att förlusten eller skadan helt eller delvis har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för.

Ansvar för dröjsmålsskada

28 § Transportören är ansvarig enligt 25 - 27 §§ för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset.

Dröjsmål med utlämnandet av godset föreligger när godset inte har lämnats ut i den lossningshamn som följer av transportavtalet inom avtalad tid eller, om någon frist inte har avtalats, inom den transporttid som det med hänsyn till omständigheterna är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör.

Om godset inte har lämnats ut inom 60 dagar räknat från den dag då det enligt andra stycket skulle ha lämnats ut, får ersättning krävas såsom för förlust av godset enligt 25 §.

Beräkning av skadestånd vid sakskada

29 § Skadestånd på grund av att godset har gått förlorat eller skadats beräknas med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset enligt avtal lämnades ut eller skulle ha

lämnats ut.

Värdet av godset bestäms efter börspriset eller, om ett sådant pris saknas, efter marknadspriset. Finns det varken börs- eller marknadspris, bestäms värdet efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet.

Ansvarsgränser

30 § Transportörens ansvar är begränsat till 667 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvaret därigenom blir högre, till 2 SDR för varje kilo av det berörda godsets bruttovikt. Vad som förstås med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Ansvarsgränsen för enhetslastat gods

31 § Har en container, lastpall eller liknande transportanordning använts för att sammanföra godset, skall vid tillämpning av 30 § varje kolli eller annan enhet som enligt transportdokumentet har förpackats i transportanordningen anses som ett kolli eller en enhet. I övrigt skall godset i transportanordningen anses som en enhet. Har själva transportanordningen gått förlorad eller skadats, skall denna anses som en särskild enhet, om den inte ägs eller på annat sätt har hållits till handa av transportören.

Ansvar som inte grundas på transportavtalet

32 § Bestämmelserna om frihet från och begränsning av transportörens ansvar gäller även om talan mot honom inte grundas på transportavtalet.

Bestämmelserna om frihet från och begränsning av transportörens ansvar skall tillämpas, om talan förs mot någon som transportören svarar för och denne visar att han har handlat i tjänsten eller för uppdragets fullgörande.

Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och de personer som han svarar för får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 30 §.

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

33 § Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte för den som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

34 § Transporteras gods på däck i strid med 13 § är transportören, oavsett bestämmelserna i 25 - 28 §§, ansvarig för skada som uteslutande är en följd av transporten på däck. I fråga om ansvarets omfattning gäller 30 och 33 §§.

Om gods har transporterats på däck i strid med ett uttryckligt avtal om transport under däck, föreligger inte rätt till ansvarsbegränsning enligt detta kapitel.

Transportörens ansvar för undertransportör

35 § Utförs transporten helt eller delvis av en undertransportör, förblir transportören ansvarig enligt bestämmelserna i detta kapitel som om han själv hade utfört hela transporten.

Om det uttryckligen har avtalats att en bestämd del av transporten skall utföras av en namngiven undertransportör, får transportören förbehålla sig frihet från ansvar för skada som orsakas av en händelse vilken inträffar medan godset är i undertransportörens vård. Transportören skall visa att skadan har orsakats av en sådan händelse.

Förbehåll enligt andra stycket är dock utan verkan om talan inte kan väckas mot undertransportören vid en domstol som anges i 60 §.

Undertransportörens ansvar

36 § Undertransportören är ansvarig enligt samma regler som transportören för den del av transporten som han utför. Bestämmelserna i 32 och 33 §§ har motsvarande tillämpning.

Om transportören har åtagit sig ansvar utöver vad som följer av detta kapitel eller avstått från rättigheter enligt detta kapitel, är undertransportören bunden endast om han har lämnat skriftligt samtycke.

Gemensamt ansvar

37 § Är både transportören och undertransportören ansvariga svarar de solidariskt.

Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och undertransportören och de personer som de svarar för, får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 30 §, om inte annat följer av 33 §.

Bestämmelserna i detta kapitel utgör inte hinder för avtal om regress mellan transportören och undertransportören.

Reklamation

38 § Har godset lämnats ut till mottagaren utan att denne skriftligen underrättat transportören om förlust eller skada som han har eller

borde ha iakttagit, och om förlustens eller skadans allmänna art, anses godset utlämnat sådant det har beskrivits i transportdokumentet, om annat inte visas. Om förlusten eller skadan inte kunde iakttas vid utlämnandet, gäller detsamma om sådan underrättelse inte har lämnats senast tre dagar därefter.

Skriftlig underrättelse behöver inte lämnas om förlust eller skada som har konstaterats vid gemensam besiktning av godset.

Transportören är inte ansvarig för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset om inte skriftlig underrättelse om skadan har lämnats till transportören inom 60 dagar efter det att godset överlämnades till mottagaren.

Underrättelse får lämnas till den undertransportör som har lämnat ut godset eller till transportören.

Bidrag vid gemensamt haveri m.m.

39 § Bestämmelserna i 24 - 38 §§ om transportörens ansvar för förlust av eller skada på godset gäller även i fråga om mottagarens rätt att vägra betala bidrag vid gemensamt haveri och transportörens skyldighet att utge ersättning för ett sådant bidrag eller för bärgarlön som mottagaren har betalt.

Avsändarens skadeståndsansvar

Allmän regel om skadeståndsansvaret

40 § Avsändaren är inte ansvarig för skada, inbegripet skada på fartyget, som har uppkommit för transportören eller undertransportören utan att skadan har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för. Den för vilken avsändaren svarar är inte heller ansvarig för skada som har uppkommit utan fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för.

Farligt gods

41 § Har avsändaren överlämnat farligt gods till transportören eller till en undertransportör utan att enligt 7 § upplysa om godsets farliga beskaffenhet och om nödvändiga säkerhetsåtgärder och har den som tar emot godset inte heller annars kännedom om dess farliga beskaffenhet, är avsändaren ansvarig mot transportören och varje undertransportör för kostnader och annan skada som uppkommer med anledning av transporten av sådant gods. Transportören eller undertransportören får i sådant fall efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att betala ersättning.

Den som från annan än avsändaren har tagit emot godset med kännedom om dess farliga beskaffenhet får inte åberopa bestämmelserna i första stycket.

Gods som visar sig utgöra fara för person eller egendom får transportören efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra utan skyldighet att betala ersättning.

Konossement och andra transportdokument

Konossement

42 § Med konossement (*bill of lading*) förstås ett dokument som

1. utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har tagit emot eller lastat godset och
2. betecknas med ordet konossement eller innehåller ett åtagande av transportören att lämna ut godset endast mot att dokumentet återställs.

Konossement får ställas till viss man, till viss man eller order eller till innehavaren. Ett konossement som är ställt till viss man anses som ett orderkonossement, om det inte har gjorts förbehåll mot överlåtelse genom uttrycket "icke till order" eller liknande.

Konossementet bestämmer villkoren för godsets transport och utlämnande, när det gäller förhållandet mellan transportören och en annan innehavare av konossementet än avsändaren. Bestämmelser i transportavtalet som inte har tagits in i konossementet får inte göras gällande mot en sådan innehavare, om inte konossementet innehåller en hänvisning till dem.

Genomgångskonossement

43 § Med genomgångskonossement förstås ett konossement i vilket det anges att transporten av godset skall utföras av mer än en transportör.

Den som utfärdar ett genomgångskonossement skall se till att det i ett särskilt konossement som utfärdas för en del av transporten anges att godset transporteras enligt genomgångskonossement.

Avlastarens rätt att få konossement

44 § När transportören har tagit emot godset skall han på avlastarens begäran utfärda mottagningskonossement.

Sedan godset har lastats skall ombordkonossement utfärdas, om avlastaren begär det. Om mottagningskonossement har utfärdats skall det återlämnas när ombordkonossementet utfärdas. Ett mottagningskonossement utgör ett ombordkonossement sedan det på dokumentet har antecknats namnet på det eller de fartyg som godset har lastats i samt tiden för lastningen.

Avlastaren har rätt att få särskilda konossement för delar av godset, om det kan ske utan väsentlig olägenhet.

45 § Ett konossement som har undertecknats av befälhavaren på det fartyg som transporterar godset skall anses vara undertecknat på transportörens vägnar.

Konossementets innehåll

46 § Ett konossement skall innehålla uppgift om

1. godsets art, inbegripet dess farliga egenskaper, nödvändiga märken för att identifiera godset, kolli- eller stycketal samt godsets vikt eller mängd uttryckt på annat sätt, allt enligt avlastarens uppgifter,
2. godsets och förpackningens synliga tillstånd,
3. transportörens namn och orten där han har sitt huvudkontor,
4. avlastarens namn,
5. mottagaren, när denne har angetts av avlastaren,
6. den i transportavtalet angivna lastningshamnen och den dag då transportören tog emot godset i denna hamn,
7. den i transportavtalet angivna lossningshamnen och en eventuell överenskommelse om tiden för godsets utlämnande i denna hamn,
8. antalet exemplar, om konossementet har utställts i mer än ett exemplar,
9. orten där konossementet har utställts,
10. fraktens storlek, om den skall betalas av mottagaren, eller uppgift om att frakt skall betalas av honom samt övriga villkor för godsets transport och utlämnande,
11. i vad mån transporten är underkastad konventionen (4 § tredje stycket),
12. att godset i förekommande fall skall eller får transporteras på däck, och
13. den högre ansvarsgräns som parterna kan ha avtalat.

Ett ombordkonossement skall dessutom innehålla uppgift om fartygets namn och nationalitet, platsen för lastningen samt dagen då lastningen avslutades.

Konossementet skall undertecknas av transportören eller någon som handlar på hans vägnar. Underskriften får framställas på mekanisk eller elektronisk väg.

Avsaknad av uppgifter i konossementet

47 § Ett dokument som uppfyller kraven enligt 42 § första stycket utgör konossement även om uppgift som anges i 46 § saknas.

Transportörens undersökningsplikt

48 § Transportören skall i skälig omfattning undersöka att de uppgifter om godset som tas in i konossementet enligt 46 § första

stycket punkt 1 är riktiga. Om han har skälig anledning att betvivla uppgifternas riktighet eller inte har haft rimlig möjlighet att undersöka riktigheten, skall han i konossementet göra förbehåll som ger uttryck för detta.

Konossementets bevisverkan

49 § Konossementet gäller som bevis om att godset har tagits emot eller, om ombordkonossement har utfärdats, lastats såsom det har beskrivits i konossementet, om annat inte visas eller förbehåll har gjorts enligt 48 §. Saknas uppgift om godsets och förpackningens synliga tillstånd i konossementet, skall i detta anses antecknat att godset var i gott synligt tillstånd, om inte annat visas.

Ett konossement som inte utvisar att frakt skall betalas av mottagaren (46 § första stycket punkt 10) utgör, om annat inte visas, bevis om att frakt inte skall betalas av honom. Motsvarande gäller, om det belopp som skall betalas som ersättning för överliggetid inte har angetts i konossementet.

Om tredje man i god tro har löst in konossementet i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är motbevisning enligt första och andra styckena inte tillåten. Om transportören insåg eller borde ha insett att en uppgift om godset var oriktig, får han inte åberopa förbehåll som avses i 48 § om förbehållet inte innehåller en uttrycklig anmärkning om uppgiftens oriktighet.

Ansvar för vilseledande uppgifter

50 § Lider tredje man skada genom att lösa in konossement i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är transportören ansvarig om han insåg eller borde ha insett att konossementet var vilseledande för tredje man. Rätt till ansvarsbegränsning enligt detta kapitel föreligger därvid inte.

Om godset inte motsvarar uppgifterna i konossementet, är transportören på mottagarens begäran skyldig att uppge om avlastaren har åtagit sig att hålla transportören skadeslös för oriktig eller ofullständig uppgift (indemnitetsförklaring) och att låta mottagaren få del av en sådan förklaring.

Avlastarens garantiansvar

51 § Avlastaren ansvarar mot transportören för riktigheten av de uppgifter om godset som på hans begäran har tagits in i konossementet.

Om avlastaren har åtagit sig att ersätta transportören för skada som uppkommer till följd av att konossement utfärdas med felaktiga uppgifter eller utan förbehåll, är han ändå inte ansvarig om detta har gjorts i syfte att vilseleda förvärvare av konossementet. I ett sådant

fall svarar avlastaren inte heller enligt första stycket.

Rätt att få ut godset

52 § Den som företer ett konossement och genom dess innehåll eller, vid orderkonossement, genom en sammanhängande och till honom fortgående följd av överlåtelser (indossament) eller överlåtelse in blanco framträder som rätt innehavare av konossementet, är behörig som mottagare av godset.

Om konossementet har utfärdats i flera exemplar är det för utlämnande på bestämmelseorten tillräckligt att mottagaren visar sin behörighet genom att förete ett konossementsexemplar. Lämnas godset ut på en annan plats, måste dessutom övriga exemplar återlämnas eller säkerhet ställas för anspråk som innehavare av utelöpande exemplar kan göra gällande mot transportören.

Flera konossementsinnehavare

53 § Anmäler sig flera mottagare, och företer de skilda exemplar av konossementet, skall transportören lägga upp godset under säker vård för rätt mottagares räkning. Underrättelse om åtgärden skall snarast lämnas till dem som har anmält sig.

Utlämnande mot konossement

54 § Mottagaren har rätt att få ut godset endast om han deponerar konossementet och lämnar kvitto allteftersom godset lämnas ut.

Sedan allt gods har lämnats ut, skall konossementet med påtecknad kvittering återställas till transportören.

Utlämnande när konossementet har förkommit

55 § Har ansökan gjorts om dödande av ett förkommet konossement får sökanden, sedan offentlig stämning har utfärdats, fordra att godset lämnas ut, om säkerhet ställs för ersättning som transportören kan tvingas att betala på grund av det förkomna konossementet.

Förvärv av konossement i god tro

56 § Överlåter en konossementsinnehavare konossementsexemplar till flera personer, har den som först tar emot ett exemplar i god tro rätt till godset. Om godset har lämnats ut på bestämmelseorten till innehavaren av ett annat exemplar, är denne inte skyldig att lämna ifrån sig vad han redan i god tro har fått ut.

Den som i god tro har förvärvat ett order- eller innehavarkonossement är inte skyldig att lämna ut konossementet till den för vilken det

Stoppningsrätt m.m.

57 § Den rätt en säljare har att hindra att det sålda godset utges eller att kräva det tillbaka gäller även om konossement beträffande godset har överlämnats till köparen.

Rätt enligt första stycket får inte göras gällande mot tredje man som i god tro har förvärvat ett order- eller innehavarkonossement.

Sjöfraktsedel

58 § Med sjöfraktsedel *(sea waybill)* förstås ett dokument som

1. utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har tagit emot godset och
2. innehåller ett åtagande av transportören att lämna ut godset till den mottagare som anges i dokumentet.

Avsändaren får, även sedan sjöfraktsedel har utfärdats, bestämma att godset skall lämnas ut till någon annan än den mottagare som anges i dokumentet, om han inte i förhållande till transportören har avstått från denna rätt eller mottagaren inte redan har gjort sin rätt gällande. Konossement får begäras enligt 44 §, om avsändaren inte har avstått från sin rätt enligt andra stycket att utse en annan mottagare.

Sjöfraktsedelns innehåll och bevisverkan

59 § En sjöfraktsedel skall innehålla uppgift om det gods som har tagits emot för transport, avsändaren, mottagaren och transportören, transportvillkoren samt frakt och andra kostnader som skall betalas av mottagaren. Bestämmelserna i 46 § tredje stycket och 48 § har motsvarande tillämpning.

Om inte annat visas utgör sjöfraktsedeln bevis om transportavtalet och om att godset har tagits emot så som det har beskrivits i dokumentet.

Tvister

Jurisdiktions- och skiljedomsklausuler

60 § Ett avtal som har ingåtts innan tvist har uppkommit och som inskränker kärandens rätt att få en tvist om transport av styckegods enligt detta kapitel prövad vid domstol är ogiltigt i den mån det begränsar kärandens rätt att enligt eget val väcka talan vid domstol

för den ort

1. där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, där svaranden har sin vanliga vistelseort,

2. där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts, eller

3. där den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger.

Utan hinder av vad som föreskrivs i första stycket kan talan alltid väckas vid domstol för den ort som har angetts i transportavtalet. Efter det att tvist har uppkommit får parterna fritt avtala hur en tvist skall behandlas.

Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti som innehåller bestämmelser om behörig domstol eller skiljedomsförfarande utan att konossementet uttryckligen anger att dessa bestämmelser är bindande för innehavaren av konossementet, får transportören inte åberopa bestämmelserna mot en innehavare av konossementet som har förvärvat det i god tro.

Första stycket gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller om annat följer av lagen (1992:794) med anledning av Sveriges tillträde till Luganokonventionen.

Skiljedom

61 § Oavsett vad som föreskrivs i 60 § första stycket får parterna genom skriftligt avtal överenskomma att tvister skall hänskjutas till avgörande genom skiljedom. Som en del av skiljeavtalet gäller alltid att skiljeförfarandet efter kärandens val skall äga rum i en av de stater, där ort som anges i 60 § första stycket är belägen samt att skiljenämnden skall tillämpa bestämmelserna i detta kapitel.

Bestämmelserna i 60 § andra och tredje styckena har motsvarande tillämpning.

Första stycket gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.

14 kap. Om befraktning av fartyg

INLEDANDE BESTÄMMELSER

Tillämpningsområde och definitioner

1 § Bestämmelserna om befraktning gäller hel- och delbefraktning av fartyg. Bestämmelserna om resebefraktning gäller också konsekutiva

resor när annat inte har angetts.

I detta kapitel avses med

bortfraktare: den som genom avtal för befordran av gods bortfraktar ett fartyg till annan, *befraktaren,*

avlastare: den som avlämnar godset för lastning,

resebefraktning: befraktning där frakten skall beräknas för resa,

konsekutiva resor: ett visst antal resor som utförs efter varandra enligt ett befraktningsavtal som avser ett bestämt fartyg,

tidsbefraktning: befraktning där frakten skall beräknas för tid,

delbefraktning: befraktning som gäller mindre än ett helt fartyg eller än en full last när certeparti används.

Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om befraktning av fartyg i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Vid avtal om befraktning i inrikes fart i Danmark, Finland eller Norge gäller lagen i det land där befordringen utförs.

Vid befraktning i fart som inte omfattas av tredje stycket gäller bestämmelserna i detta kapitel när svensk rätt skall tillämpas.

Avtalsfrihet

2 § Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte i den mån annat följer av avtalet, av praxis som har utbildats mellan parterna eller av handelsbruk eller annan sedvänja som måste anses bindande för parterna.

Vid resebefraktning i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge får bestämmelserna i 27 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller bestämmelserna i 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket. I befraktningsavtalet får dock tas in bestämmelser om gemensamt haveri. Om begränsningar i avtalsfriheten i inrikes fart i Danmark, Finland eller Norge gäller lagen i det land där befordringen utförs.

Vid befraktning i fart som avses i 13 kap. 2 § första och andra styckena får bestämmelserna i 18 § om utfärdande av konossement inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren.

Att bestämmelserna i detta kapitel inte heller får åsidosättas genom avtal i vissa andra fall följer av 5 §.

Befraktning av ett bestämt fartyg m.m.

3 § Gäller befraktningsavtalet ett bestämt fartyg, får bortfraktaren inte fullgöra avtalet med ett annat fartyg. Om avtalet ger bortfraktaren rätt att efter eget val sätta in ett annat fartyg än det avtalade eller att i övrigt använda andra fartyg, får bortfraktaren endast sätta in fartyg som är lika ändamålsenliga som det avtalade fartyget. Rätten kan utövas flera gånger.

Om avtalet gäller ett helt fartyg eller en full last, får bortfraktaren inte ta med gods för någon annan än befraktaren. Detta gäller även om fartyget skall gå i ballast för att påbörja en ny resa.

Överlåtelse av befraktningsavtal

4 § Överlåter befraktaren sina rättigheter enligt befraktningsavtalet till någon annan eller vidarebortfraktar han fartyget, förblir han ändå ansvarig för att avtalet fullgörs.

Bortfraktaren får inte överlåta befraktningsavtalet utan samtycke från befraktaren. Har befraktaren samtyckt upphör bortfraktarens ansvar enligt avtalet.

Trampkonossement

5 § Utfärdar bortfraktaren konossement för gods som befordras med fartyget, bestämmer konossementet villkoren för befordringen och utlämnandet av godset när det gäller förhållandet mellan bortfraktaren och tredje man som innehar konossementet. Bestämmelser i befraktningsavtalet som inte har tagits in i konossementet kan inte göras gällande mot tredje man, om inte konossementet hänvisar till dem.

Bestämmelserna om konossement i 13 kap. 45 - 57 §§ gäller även konossement som avses i första stycket. När det följer av 13 kap. 3 § att bestämmelserna i kapitlet om transport av styckegods skall tillämpas på konossementet, bestäms bortfraktarens ansvar och rättigheter i förhållande till tredje man med motsvarande tillämpning av reglerna i 13 kap. 4 och 24 - 40 §§.

RESEBEFRAKTNING

Frakt

6 § Om inte annat är avtalat, skall den frakt betalas som var gängse när avtalet ingicks.

Om annat eller mer gods än vad som följer av avtalet har inlastats, skall för detta gods betalas gängse frakt vid lastningen, dock inte lägre än den avtalade frakten.

Sjövärdighet

7 § Resebortfraktaren skall se till att fartyget är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat och att lastrum, kyl-och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka gods lastas, är i gott skick för att godset skall kunna tas emot, befordras och bevaras.

8 § Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt att välja lastnings- eller lossningshamn, skall fartyget gå till den hamn som han anvisar, om den är tillgänglig och fartyget kan ligga flott och säkert och utan hinder gå in eller ut med lasten. Val av lossningshamn skall göras senast vid lastningens slut.

Har resebefraktaren beordrat fartyget till en osäker hamn, är han ansvarig för skada som därigenom orsakas fartyget om han inte visar att fel eller försummelse inte föreligger hos honom själv eller någon som han svarar för.

Vid konsekutiva resor skall rätten att välja vilka resor som fartyget skall utföra utövas på ett sådant sätt att de sammanlagda längderna av lastresorna respektive ballastresorna enligt avtalet blir väsentligen desamma. I annat fall är resebefraktaren skyldig att betala ersättning för fraktförlust.

Resebefraktaren får inte ändra valet av hamn eller resa.

Lastningsplats

9 § Har bestämd lastningsplats inte avtalats, skall fartyget förläggas till den lastningsplats som resebefraktaren anvisar, såvida denna är tillgänglig och fartyget kan ligga flott och säkert och utan hinder gå ut med lasten.

Om lastningsplats inte har anvisats i tid, skall fartyget förläggas till sedvanlig lastningsplats. Kan det inte ske, skall resebortfraktaren välja en plats där lastningen skäligen kan äga rum.

Vare sig bestämd lastningsplats har avtalats eller inte, har resebefraktaren rätt att få fartyget förhalat från en lastningsplats till en annan, om han svarar för kostnaderna för detta.

Lastningstid m.m.

Lastningstid

10 § Resebortfraktaren är skyldig att låta fartyget ligga kvar för lastning en viss lastningstid, som omfattar *liggetid* och *överliggetid.* Vid befraktning på linjefartsvillkor (*liner terms*) ingår ingen överliggetid i lastningstiden.

Liggetidens längd

11 § Liggetid är den tid som skäligen kan påräknas för lastningen när befraktningsavtalet ingås. Vid beräkningen av liggetiden skall hänsyn tas till fartygets och lastens art och storlek, lastningsanordningarna ombord och i hamnen samt andra liknande omständigheter.

Liggetiden beräknas vid klausulerna

1) *fac (fast as can)*, med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som fartyget kan ta emot last med oskadade lastningsanordningar,

2) *faccop (fast as can custom of the port)*, med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som vanligt lastningssätt i hamnen tillåter,

3) *liner terms* (linjefartsvillkor) med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som vid vanlig lastning i hamnen av fartyg som går i linjefart, med tillägg för den tid som går förlorad vid trafikanhopning.

Om en gemensam tid har bestämts för lastning och lossning löper liggetiden inte ut förrän den gemensamma tiden har gått till ända.

Liggetiden beräknas i arbetsdagar och arbetstimmar. Som arbetsdag räknas varje vardag då arbete utförs det antal timmar som är vanligt i hamnen på vardagar. Som arbetstimme räknas varje timme som kan användas till lastning på vardagar. För de dagar då det arbetas mindre än på arbetsdagar räknas det antal timmar som vanligen används till lastning.

Liggetidens början

12 § Liggetiden börjar inte löpa förrän fartyget ligger på lastningsplatsen och är klart att börja ta in last och resebortfraktaren har gjort anmälan om detta.

Anmälan får göras i förväg men inte förrän fartyget har kommit fram till lastningshamnen. Visar det sig senare att fartyget inte var klart att börja ta in last, skall den tid som går förlorad för att göra fartyget klart inte räknas in i liggetiden.

Anmälan skall göras hos avlastaren eller, om denne inte kan anträffas, hos resebefraktaren. Kan varken avlastaren eller resebefraktaren anträffas, anses anmälan ha gjorts när den avsänts på ett ändamålsenligt sätt.

Tiden räknas antingen från det klockslag då arbetet i hamnen vanligen börjar på morgonen eller från middagsrastens slut. I det förra fallet skall anmälan vara gjord senast en timme före kontorstidens slut föregående dag och i det senare fallet senast klockan tio samma dag.

Hinder

13 § Kan fartyget inte förläggas till lastningsplatsen på grund av hinder på resebefraktarens sida, får det ändå anmälas klart att börja ta in last med verkan att liggetiden börjar löpa. Detsamma gäller vid trafikanhopning och dessutom vid annat hinder som resebortfraktaren inte skäligen kunnat räkna med när avtalet ingicks.

I liggetiden inräknas inte den tid som går förlorad på grund av hinder på resebortfraktarens sida. Detsamma gäller den tid som går

förlorad till följd av att fartyget har förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats av en anledning som resebortfraktaren skäligen kunnat räkna med när avtalet ingicks. Däremot inräknas uppehåll på grund av fartygets förhalning.

Överliggetid

14 § Överliggetid är den tid som fartyget efter liggetidens utgång måste ligga kvar för att bli lastat, om inte överliggetidens längd är fastställd genom avtal.

Överliggetiden beräknas för löpande dagar och timmar från liggetidens utgång. Bestämmelserna i 13 § andra stycket har motsvarande tillämpning.

Ersättning för överliggetid

15 § Resebortfraktaren har rätt till särskild ersättning för överliggetid. Ersättningen bestäms med hänsyn till frakten och till den ökning eller minskning av resebortfraktarens utgifter som följer av att fartyget ligger stilla.

Ersättningen skall betalas vid anfordran.

Om ersättningen inte betalas eller säkerhet inte ställs för den, har resebortfraktaren rätt att göra anteckning om fordringen på konossementet. Gör han inte det får han i stället förelägga resebefraktaren en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får resebortfraktaren häva befraktningsavtalet och kräva ersättning för förlust som beror på att resan inte kommer till stånd.

Lastning

Lastning och stuvning

16 § Följer inte något annat av vad som är brukligt i hamnen, skall resebefraktaren avlämna godset vid fartygets sida och resebortfraktaren ta det ombord. Vid klausulerna

1) *fio (free in and out),* skall resebefraktaren sörja för lastningen,

2) *liner terms* (linjefartsvillkor), skall resebortfraktaren sörja för lastningen.

Resebortfraktaren skall sörja för underlag och annat som behövs för stuvningen samt utföra den.

I fråga om däckslast skall 13 kap. 13 § tillämpas.

Om fartyget av en anledning som resebortfraktaren skäligen kunnat räkna med när avtalet ingicks har förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats, är resebortfraktaren ansvarig för de ökade utgifter som detta medför.

17 § Godset skall avlämnas och lastas med tillbörlig skyndsamhet. Det skall avlämnas på ett sådant sätt och i sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvas, befordras och lossas.

Bestämmelserna i 13 kap. 6 - 9 §§ har motsvarande tillämpning.

Ombordkonossement

18 § När godset har lastats skall resebortfraktaren eller befälhavaren eller den som resebortfraktaren annars har bemyndigat, på avlastarens begäran utfärda ombordkonossement, förutsatt att nödvändiga handlingar och uppgifter finns.

Avlastaren har rätt att få särskilda konossement för delar av godset, om det kan ske utan väsentlig olägenhet.

Utfärdas enligt befraktningsavtalet konossement med andra villkor än dem som avtalet föreskriver och medför detta ökat ansvar för resebortfraktaren, skall resebefraktaren hålla honom skadeslös.

Resan

Resebortfraktarens omsorgsplikt m.m.

19 § Resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet och i övrigt på ett försvarligt sätt. Bestämmelserna i 13 kap. 12 § första och tredje styckena samt 16 och 17 §§ har motsvarande tillämpning.

Deviation och substituthamn

20 § Deviation får endast företas för att rädda personer eller för att bärga fartyg eller annan egendom till sjöss eller av någon annan skälig anledning.

Om det uppkommer hinder som medför att fartyget inte kan anlöpa lossningshamnen och lossa lasten eller detta inte kan ske utan oskäligt uppehåll, får resebortfraktaren i stället välja en annan lämplig lossningshamn.

Avståndsfrakt

21 § Har en del av resan utförts när befraktningsavtalet hävs eller faller bort eller när godset av någon annan anledning lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har resebortfraktaren rätt till avståndsfrakt. Bestämmelserna i 24 § skall också tillämpas.

Avståndsfrakt är den avtalade frakten med avdrag för ett belopp som beräknas efter förhållandet mellan den återstående och den

avtalade resans längd. Hänsyn skall även tas till varaktigheten av och de särskilda kostnaderna för sådana resor. Avståndsfrakten får inte överstiga godsets värde.

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

Farligt gods

22 § Har farligt gods lastats utan att resebortfraktaren kände till dess farliga beskaffenhet, får han efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att betala ersättning. Detsamma gäller även om resebortfraktaren kände till godsets farliga beskaffenhet och det senare uppstår en fara för person eller egendom som gör det oförsvarligt att behålla godset ombord.

Lossning och utlämnande av godset

Lossningen

23 § I fråga om lossningsplats, lossningstid och lossning av godset har 9 - 17 §§ motsvarande tillämpning. Därvid skall det som är bestämt om resebefraktaren i stället gälla mottagaren av godset.

Den som visar sin behörighet som mottagare har rätt att besiktiga godset innan han tar emot det.

Finns det flera mottagare av gods som befordras enligt samma befraktningsavtal, får de endast gemensamt anvisa lossningsplats eller fordra att fartyget förhalas.

Ökade kostnader till följd av att godset är skadat eller måste bortskaffas på grund av en skada skall betalas av resebefraktaren, om skadan har orsakats av godsets egen beskaffenhet eller av fel eller försummelse av resebefraktaren eller någon som han svarar för. Vid klausulen *fio (free in and out)* skall resebefraktaren betala kostnaderna, om inte resebortfraktaren är ansvarig för skadan enligt 27 §.

Frakt för gods som inte finns i behåll

24 § För gods som inte finns i behåll vid resans slut, skall frakt betalas endast om godset har gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse av resebefraktaren eller någon som han svarar för eller om resebortfraktaren har sålt godset för ägarens räkning eller har lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 22 §.

Erlagd frakt skall betalas tillbaka om resebortfraktaren enligt första stycket inte har rätt till frakt.

25 § Genom att ta emot godset blir mottagaren skyldig att betala frakt och andra fordringar i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 19 §.

Resebortfraktaren kan under alla omständigheter kräva betalning av resebefraktaren i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 23 §.

Resebortfraktaren har rätt att hålla inne godset i enlighet med bestämmelserna i 13 kap 20 §.

Uppläggning av godset

26 § Underlåter mottagaren att uppfylla villkoren för utlämnandet av godset eller fördröjer han lossningen så att denna inte hinner slutföras inom avtalad tid eller i övrigt inom skälig tid, har resebortfraktaren rätt att lossa godset och lägga upp det i säkert förvar för mottagarens räkning. Mottagaren skall underrättas om uppläggningen.

Om mottagaren vägrar att ta emot godset eller inte är känd eller inte kan anträffas, skall resebortfraktaren så snart som möjligt underrätta resebefraktaren. Anmäler mottagaren sig inte så tidigt att lossningen kan slutföras i rätt tid, skall resebortfraktaren lossa och lägga upp godset i säkert förvar. Mottagaren och resebefraktaren skall underrättas om uppläggningen.

I underrättelsen enligt första eller andra stycket skall anges en skälig tidsfrist efter vars slut resebortfraktaren har rätt att sälja eller förfoga över upplagt gods. Vid försäljning av eller annat förfogande över godset har bestämmelserna i 13 kap. 22 § motsvarande tillämpning.

Lastskada och dröjsmål med utlämnandet

27 § Resebortfraktaren är ansvarig i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 24 - 35 och 37 - 39 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård. Bestämmelserna i 13 kap. 36 § har också motsvarande tillämpning.

En mottagare som inte är resebefraktaren har också rätt till ersättning enligt första stycket. Om mottagaren innehar konossement som har utfärdats av resebortfraktaren får han även åberopa reglerna i 5 §.

Avtalsbrott och hinder på resebortfraktarens sida

Kancelleringstid

28 § Skall fartyget vara klart att börja ta in last senast viss tidpunkt (kancelleringstid), får resebefraktaren häva befraktningsavtalet, om fartyget inte är klart att börja ta in last eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång.

Anmäler resebortfraktaren att fartyget kommer efter det att fristen har löpt ut och uppger han när fartyget kommer att vara klart att börja ta in last, får resebefraktaren häva avtalet om det sker inom skälig tid. Hävs inte avtalet blir den angivna tidpunkten ny kancelleringstid.

Dröjsmål och annat avtalsbrott

29 § Resebefraktaren får häva befraktningsavtalet på grund av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida, om avtalsbrottet är väsentligt.

Sedan lastning har skett får resebefraktaren inte häva avtalet om lossning av godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för annan befraktare. Vid konsekutiva resor får resebefraktaren inte häva i fråga om en enstaka resa, om inte utförandet av denna är oväsenligt för resebortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

Om resebefraktaren vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

Förlust av fartyget

30 § Avser befraktningsavtalet ett bestämt fartyg och går det förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, är resebortfraktaren inte skyldig att utföra resan. I sådant fall har han inte heller rätt att utföra resan med ett annat fartyg, även om han enligt en allmän bestämmelse i avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade.

Resebortfraktarens skadeståndsansvar

31 § Uppkommer till följd av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida skada som inte omfattas av 27 §, har 13 kap. 25 och 26 §§ motsvarande tillämpning.

Avtalsbrott och hinder på resebefraktarens sida

Frånträdande före lastningens slut

32 § Frånträder resebefraktaren befraktningsavtalet innan lastningen har börjat eller har han, efter att ha gett uttryck åt detta, vid lastningens slut inte lämnat allt det gods som avtalet gäller, har resebortfraktaren rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada. Vid konsekutiva resor kan frånträdande av en enstaka resa ske endast

om utförandet av denna är oväsentligt för resebortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

Vid bestämmande av ersättningen skall hänsyn tas till om resebortfraktaren utan skälig anledning har underlåtit att ta med annat gods.

Rätt till ersättning föreligger inte om möjligheten att avlämna, befordra eller föra in godset i bestämmelseorten måste anses utesluten till följd av omständigheter som resebefraktaren inte borde ha räknat med när avtalet ingicks, såsom utförsel- eller införselförbud eller någon annan åtgärd av myndighet, förstörelse av allt gods av det slag som avtalet avser eller en därmed jämförlig händelse. Detsamma gäller om avtalet avser bestämt gods som förstörts genom en olyckshändelse.

Om resebefraktaren vill åberopa en omständighet som avses i tredje stycket skall han inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats inom sådan tid.

Hävningsrätt m.m.

33 § Får resebefraktaren frånträda befraktningsavtalet utan att skadeståndsansvar föreligger enligt 32 § tredje stycket, får även resebortfraktaren frånträda avtalet om han meddelar detta inom skälig tid.

Om resebefraktaren inte avlämnar allt det gods som avtalet gäller, får resebortfraktaren förelägga resebefraktaren en bestämd tilläggstid inom vilken resebefraktaren skall betala ersättning eller ställa säkerhet. Är tiden inte oskäligt kort och har ersättningen inte betalats eller säkerhet inte ställts inom tilläggstiden, får resebortfraktaren häva avtalet. Han har även rätt till ersättning enligt 32 §.

Frånträdande efter lastning

34 § Sedan lastning har skett har resebefraktaren inte rätt att få godset lossat eller resan avbruten, om detta skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för resebortfraktaren eller någon annan befraktare. Bestämmelserna i 32 och 33 §§ har motsvarande tillämpning.

Dröjsmål med lastning

35 § Har överliggetiden bestämts genom avtal och har resebefraktaren vid lastningstidens utgång inte avlämnat godset eller endast en del av det, har 32 och 33 §§ motsvarande tillämpning. Detsamma gäller när befraktningsavtalet innehåller klausulen *liner terms* (linjefartsvillkor) och liggetiden har löpt ut.

Om överliggetidens längd inte har avtalats och lastningen blir så försenad att väsentlig skada eller olägenhet uppkommer för resebortfraktaren även om ersättning för överliggetid betalas, får han häva

avtalet eller, när gods redan har avlämnats, förklara lastningen avslutad. I ett sådant fall har bestämmelserna i 32 och 33 §§ motsvarande tillämpning.

Annat dröjsmål

36 § Fördröjs fartyget efter lastningen eller under resan och beror detta på ett förhållande på resebefraktarens sida, har resebortfraktaren rätt till ersättning, om inte resebefraktaren visar att varken han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Detsamma gäller om fartyget uppehålls under lossningen därför att det inte är möjligt för resebortfraktaren att lägga upp godset enligt 26 §.

Blir vid konsekutiva resor frakt, ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt befraktningsavtalet inte betalade i rätt tid, får resebortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får resebortfraktaren ställa in fullgörelsen av avtalet eller häva det. Resebortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att fullgörelsen ställs in eller, om avtalet hävs, att de återstående resorna faller bort.

Skada som godset har orsakat

37 § Har godset orsakat skada för resebortfraktaren eller skada på fartyget, är resebefraktaren skyldig att betala ersättning, om han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Detsamma gäller om godset vid delbefraktning orsakat skada på annat gods ombord på fartyget.

Befraktningsavtalets bortfall

Krigsfara m.m.

38 § Visar det sig, sedan befraktningsavtalet har ingåtts, att resan skulle vara förenad med fara för fartyget, personer ombord eller lasten till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld, eller att en sådan fara har ökat väsentligt, får såväl resebortfraktaren som resebefraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning även om resan har påbörjats. Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats inom sådan tid.

Om faran kan avvärjas genom att en del av godset lämnas kvar eller lossas, får avtalet frånträdas endast för denna del. Resebortfraktaren har dock rätt att frånträda avtalet i dess helhet, om det kan ske utan väsentlig skada eller olägenhet för någon annan befraktare, om det

inte, efter uppmaning, betalas ersättning eller ställs säkerhet för frakt-förlust och annan skada.

Frånträdande vid konsekutiva resor

39 § Vid konsekutiva resor får frånträdande enligt 38 § begränsas till en enstaka resa endast om utförandet av denna är oväsentligt i förhållande till de återstående resorna.

Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt att välja vilka resor fartyget skall utföra, får frånträdande enligt 38 § ske endast om faran är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet.

Kostnader för uppehåll

40 § Blir fartyget, sedan lastningen har börjat, på grund av fara som avses i 38 § uppehållet i lastningshamnen eller i en annan hamn under resan, skall kostnaderna för uppehållet anses som kostnader för gemensamt haveri och fördelas på fartyg, frakt och last enligt bestämmelserna om gemensamt haveri. Om befraktningsavtalet frånträds gäller detta dock inte beträffande kostnader som hänför sig till tiden efter frånträdandet.

Avtalsperiodens upphörande vid konsekutiva resor

41 § Har fartyget befraktats för så många resor som det kan utföra inom en angiven tidsrymd och har resebefraktaren före avtalsperiodens slut fått anmälan om att fartyget är klart att börja ta in last, skall resan utföras även om detta sker helt eller delvis efter det att avtalsperioden har löpt ut.

Om det är uppenbart att fartyget inte kan nå lastningshamnen och vara klart att börja ta in last före avtalsperiodens slut, är resebortfraktaren inte skyldig att sända fartyget till lastningshamnen.

Anmäler resebortfraktaren att fartyget kan komma för sent till lastningshamnen och begär han anvisningar, får resebefraktaren bestämma antingen att resan skall utföras enligt befraktningsavtalet eller att avtalet skall upphöra. Avtalet upphör om resebefraktaren inte inom skälig tid efter det att han fått anmälan begär att resan skall utföras.

KVANTUMKONTRAKT

Tillämpningsområde

42 § Bestämmelserna om kvantumkontrakt gäller befordran med fartyg av en bestämd mängd gods fördelad på flera resor under en angiven tidsrymd.

Bestämmelserna tillämpas dock inte, om det är avtalat att resorna skall utföras efter varandra med ett bestämt fartyg.

Val av godsmängd

43 § Ger avtalet utrymme för val av den totala mängden gods som skall befordras, har befraktaren rätt att bestämma mängden.

Gäller valet mängden som skall befordras på en särskild resa, är det bortfraktaren som har rätt att bestämma mängden.

Skeppningsplaner

44 § Befraktaren skall utarbeta skeppningsplaner för lämpliga tidsperioder i förhållande till den tidsrymd som avtalet avser och i god tid underrätta bortfraktaren om planerna.

Befraktaren skall se till att den mängd gods som avtalet omfattar blir fördelad på lämpligt sätt över avtalsperioden. Därvid skall han beakta storleken av de fartyg som skall användas.

Anmälan om skeppning

45 § Befraktaren skall anmäla skeppning i skälig tid. I anmälan skall anges när godset senast kommer att vara klart för lastning.

Nominering av fartyg

46 § När anmälan om skeppning har lämnats, skall bortfraktaren tillhandahålla ett fartyg som är lämpat att utföra resan i rätt tid. Bortfraktaren skall inom skälig tid anmäla vilket fartyg som skall utföra resan, fartygets lastförmåga och förväntade ankomst till lastningshamnen.

Bortfraktaren är inte skyldig att tillhandahålla fartyg för gods som inte är klart för lastning före avtalsperiodens utgång, om inte överskridandet beror på förhållanden utanför befraktarens kontroll och inte är väsentligt.

Utförandet av resorna

47 § När bortfraktaren har lämnat anmälan som avses i 46 § gäller bestämmelserna om styckegodstransport eller resebefraktning för den befordran som skall utföras.

Om bortfraktarens skyldighet att utföra en särskild resa bortfaller på grund av ett förhållande som bortfraktaren ansvarar för, har befraktaren rätt att begära att godset eller en motsvarande mängd nytt gods blir befordrat.

Ger bortfallet av resan anledning att räkna med att senare resor inte

kommer att bli utförda utan väsentligt dröjsmål, får befraktaren häva avtalet i fråga om den återstående delen.

Dröjsmål med anmälan om skeppning och skeppningsplaner

48 § Lämnar befraktaren inte i tid anmälan om en skeppning, får bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för anmälan. Är tiden inte oskäligt kort och har en skeppning inte anmälts inom tilläggstiden, får bortfraktaren antingen anmäla ett fartyg enligt 46 § i överensstämmelse med gällande skeppningsplan eller häva avtalet i fråga om den resan.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan av senare skeppningar, får bortfraktaren häva avtalet i fråga om den återstående delen.

Bortfraktaren har rätt till ersättning, om inte dröjsmålet beror på ett sådant förhållande som avses i 32 § tredje stycket.

Om befraktaren inte i tid underrättar bortfraktaren om skeppningsplaner, kan bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid. Är tiden inte oskäligt kort och överskrids den, får bortfraktaren häva avtalet i fråga om den återstående delen. Tredje stycket har motsvarande tillämpning.

Dröjsmål med nominering av fartyg

49 § Lämnar bortfraktaren inte i tid anmälan om fartyg, får befraktaren förelägga en bestämd tilläggstid. Är tiden inte oskäligt kort och har anmälan inte lämnats inom tilläggstiden får befraktaren häva avtalet i fråga om den resa som tilläggstiden gäller.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan om fartyg även i fråga om senare skeppningar, får befraktaren häva avtalet i fråga om den återstående delen.

Befraktaren har rätt till ersättning, om inte dröjsmålet beror på ett sådant hinder utanför bortfraktarens kontroll som denne inte skäligen kunde ha räknat med när avtalet ingicks och vars följder denne inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

Dröjsmål med betalning av frakt

50 § Betalas inte frakt, ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt avtalet i rätt tid, får bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får bortfraktaren ställa in fullgörelsen av avtalet eller, om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott, häva avtalet.

Bortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att han ställer in fullgörelsen av avtalet eller, om avtalet hävs, på att de

återstående resorna bortfaller.

Vid slutet av varje resa enligt avtalet har bortfraktaren rätt att hålla inne lasten till säkerhet för fordringar enligt avtalet. När konossement har utfärdats gäller vad nu sagts i förhållande till tredje man bara om fordringen har antecknats i konossementet.

Krigsfara

51 § Inträder det under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller en väsentlig ökning av krigsfaran och är detta av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet, får såväl bortfraktaren som befraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning.

Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats inom sådan tid.

TIDSBEFRAKTNING

Fartygets avlämnande

Fartygets skick och utrustning

52 § Tidsbortfraktaren skall ställa fartyget till tidsbefraktarens förfogande på den plats och vid den tidpunkt som har avtalats.

Vid avlämnandet skall tidsbortfraktaren se till att fartygets skick, föreskrivna handlingar, bemanning, proviantering och övrig utrustning uppfyller de krav som ställs i vanlig fraktfart i det fartområde som befraktningsavtalet anger.

Fartyget skall dessutom ha tillräckligt med bränsle för att kunna nå närmaste användbara bunkringshamn. Tidsbefraktaren skall överta bränslet och betala för det efter priset i denna hamn.

Besiktning

53 § Vid avlämnandet får såväl tidsbortfraktaren som tidsbefraktaren begära sedvanlig besiktning av fartyget, dess utrustning och kvarvarande bränsle.

Kostnaderna, inbegripet kostnader för tidsförlust som har föranletts av besiktningen, skall bäras av parterna med hälften var.

Besiktningsutlåtandet utgör bevis om fartygets och utrustningens skick samt om omfattningen av kvarvarande bränsle, om annat inte visas.

Avlämnande av fartyget till sjöss

54 § Har parterna avtalat att fartyget skall avlämnas till sjöss, skall

tidsbortfraktaren underrätta tidsbefraktaren om avlämnandet och uppge fartygets position samt tidpunkten för avlämnandet.

Besiktning enligt 53 § företas i den första hamn som fartyget anlöper efter avlämnandet. Om det vid besiktningen konstateras att fel i fartyget föreligger, skall frakt inte betalas för den tid som går förlorad för att avhjälpa felet. Om tidsbefraktaren häver befraktningsavtalet enligt 56 §, bortfaller tidsbortfraktarens rätt till frakt från avlämnandet.

Kancelleringstid och dröjsmål med avlämnandet av fartyget

55 § Skall fartyget enligt befraktningsavtalet vara klart att börja ta in last senast viss tidpunkt (kancelleringstid), får tidsbefraktaren häva avtalet om fartyget inte är klart att börja ta in last eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång. Om fartyget i annat fall skall avlämnas senast viss tidpunkt, får tidsbefraktaren häva avtalet om tiden överskrids.

Anmäler tidsbortfraktaren att fartyget kommer för sent och uppger han när fartyget kommer att vara klart att börja ta in last eller att avlämnas, får tidsbefraktaren häva avtalet om det sker inom skälig tid. Hävs inte avtalet blir den angivna tidpunkten ny kancelleringstid.

Om fartyget i ett annat fall avlämnas för sent, får tidsbefraktaren häva avtalet om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott.

Fel i fartyget

56 § Föreligger det vid avlämnandet fel i fartyget eller i fartygets utrustning, har tidsbefraktaren rätt till avdrag på frakten eller, om avtalsbrottet är väsentligt, rätt att häva befraktningsavtalet. Detta gäller inte om tidsbortfraktaren avhjälper felet utan en sådan försening som enligt 55 § ger tidsbefraktaren rätt att häva avtalet.

Skadeståndsansvar

57 § Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för förlust till följd av dröjsmål eller fel vid avlämnandet. Om tidsbortfraktaren visar att dröjsmålet eller felet inte beror på fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för, föreligger inte rätt till sådan ersättning. Tidsbefraktaren har också rätt till ersättning för skada till följd av att fartyget vid avtalsslutet saknade en egenskap eller utrustning som kan anses tillförsäkrad.

Utförandet av resorna

Tidsbefraktarens förfoganderätt

58 § Tidsbortfraktaren skall under befraktningsperioden utföra de resor som tidsbefraktaren begär i överensstämmelse med befrakt-

ningsavtalet. Han skall därvid svara för att de krav som uppställs i 52 § andra stycket fortlöpande är uppfyllda.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att utföra en resa vid vilken fartyget, personer ombord eller lasten kan utsättas för fara till följd av krig eller krigsliknande tillstånd, is eller annan fara eller väsentlig olägenhet, som han inte skäligen kunde ha räknat med när avtalet ingicks.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att ta med gods av lättantändlig, brandfarlig eller frätande beskaffenhet eller annat farligt gods, om det inte avlämnas i sådant skick att det kan befordras och utlämnas i överensstämmelse med de krav och rekommendationer som ställs av myndigheterna i det land där fartyget är registrerat, i det land där redaren har sitt huvudkontor och i de hamnar som ingår i resan. Tidsbortfraktaren är inte heller skyldig att ta med levande djur.

Underrättelseplikt

59 § Tidsbortfraktaren skall hålla tidsbefraktaren underrättad om alla förhållanden som rör fartyget och resorna och som är av betydelse för tidsbefraktaren. Tidsbefraktaren skall underrätta tidsbortfraktaren om planerade resor.

Bränsle

60 § Tidsbefraktaren skall sörja för att det finns bränsle och vatten till fartygets maskiner. Han svarar för att levererat bränsle är i överensstämmelse med avtalade specifikationer.

Lastning och lossning

61 § Tidsbefraktaren skall sörja för mottagande, lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning och utlämnande av lasten. Stuvningen skall utföras så att fartyget är betryggande stabiliserat och lasten säkrad. Tidsbefraktaren skall följa anvisningar från tidsbortfraktaren om lastens fördelning i den omfattning som hänsynen till fartygets säkerhet och stabilitet kräver.

Tidsbefraktaren får kräva sådan medverkan av befälhavaren och besättningen som är sedvanlig i den fart det gäller. Ersättning för övertidsarbete och annan särskild utgift till följd av sådan medverkan skall betalas av tidsbefraktaren.

Om tidsbortfraktaren är skyldig att ersätta skada till följd av lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning eller utlämnande av lasten, skall tidsbefraktaren hålla honom skadeslös, om inte skadan beror på medverkan av befälhavaren eller besättningen eller på något annat förhållande som tidsbortfraktaren svarar för.

62 § Tidsbortfraktaren skall på begäran utfärda konossement för inlastat gods för den resa han skall utföra, med de villkor som är sedvanliga i den fart det gäller. Om han därigenom ådrar sig ansvar i förhållande till innehavaren av konossementet utöver vad som följer av befraktningsavtalet, skall tidsbefraktaren hålla honom skadeslös.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att på begäran av tidsbefraktaren lämna ut godset till en mottagare som inte visar sin behörighet eller i övrigt i strid mot konossementet, om han därigenom handlar i strid mot tro och heder. Tidsbortfraktaren får i andra fall alltid kräva säkerhet för den ersättning han kan bli skyldig att betala på grund av ett utlämnande.

Lastskada och dröjsmål med utlämnandet

63 § Tidsbortfraktaren är ansvarig i förhållande till tidsbefraktaren i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 24 - 35 och 37 - 39 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård. Bestämmelserna i 13 kap. 36 § har också motsvarande tillämpning.

En mottagare som inte är tidsbefraktaren har också rätt till ersättning enligt första stycket. Om mottagaren innehar konossement som har utfärdats av tidsbortfraktaren får han även åberopa reglerna i 5 §.

Dröjsmål och annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida

64 § Hålls fartyget inte i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick eller utförs resorna för sent eller föreligger annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida, får tidsbefraktaren häva befraktningsavtalet, om det med avtalet avsedda ändamålet annars väsentligen skulle förfelas. Om tidsbefraktaren vill häva avtalet skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för skada som har uppkommit på grund av att fartyget går förlorat eller efter skada förklaras inte kunna sättas i stånd eller inte hålls i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick, om skadan beror på fel eller försummelse av tidsbortfraktaren eller någon som han svarar för. Detsamma gäller för skada som har uppkommit genom fel eller försummelse vid sådan medverkan av befälhavaren eller besättningen som avses i 61 § andra stycket, vid utförande av tidsbefraktarens anvisning eller vid annat avtalsbrott än som avses i föregående mening.

Skada på fartyget

65 § Tidsbortfraktaren har rätt till ersättning för skada på fartyget som beror på fel eller försummelse av tidsbefraktaren eller någon som denne svarar för.

Har tidsbefraktaren beordrat fartyget till en osäker hamn, är han ersättningsskyldig för skada på fartyget som beror därpå om han inte visar att fel eller försummelse inte föreligger.

Gemensamt haveri och bärgning

66 § Fraktens bidrag till gemensamt haveri skall betalas av tidsbefraktaren. Detsamma gäller bidrag till gemensamt haveri som skall lämnas för bränsle och utrustning som tidsbefraktaren har ombord. Om i gemensamt haveri ersättning betalas för utgift och förlust som tidsbefraktaren har haft, tillfaller ersättningen honom.

Tidsbortfraktaren kan utan tidsbefraktarens samtycke rädda personer. Han får även bärga fartyg eller annan egendom när detta inte är oskäligt för tidsbefraktaren. Av tidsbortfraktarens andel av återstoden av bärgarlönen enligt 16 kap. 6 § andra stycket (nettobärgarlönen) tillfaller en tredjedel tidsbefraktaren.

Utgifter för resorna

67 § Tidsbefraktaren skall bära de utgifter för resornas utförande som inte enligt bestämmelserna i detta kapitel skall bäras av tidsbortfraktaren.

Återlämnande av fartyget

Återlämnande och besiktning

68 § Tidsbefraktaren skall återlämna fartyget till tidsbortfraktaren på den plats och vid den tidpunkt som har avtalats.

Vid återlämnandet har bestämmelserna i 52 § tredje stycket, 53 § samt 54 § första stycket och andra stycket första meningen motsvarande tillämpning. Detta gäller även då befraktningsavtalet har hävts eller annars upphört före befraktningsperiodens slut.

Överskridande av befraktningsperioden

69 § Tidsbortfraktaren är skyldig att låta fartyget anträda en ny resa trots att den avtalade tiden för återlämnandet därigenom överskrids. Detta gäller inte när överskridandet går utöver vad som kan anses skäligt eller om en tidsperiod för återlämnandet har avtalats.

För överskridande som är tillåtet enligt första stycket skall tidsbefraktaren betala den avtalade tidsfrakten. För annat överskridande skall han betala gängse tidsfrakt, dock minst den avtalade tidsfrakten, samt ersättning för skada som dröjsmålet medför för tidsbortfraktaren.

Betalning av tidsfrakt

70 § Tidsfrakt skall betalas i förskott för 30 dagar i sänder.

Framställer tidsbefraktaren krav på avräkning med ett belopp som är tvistigt, är han ändå skyldig att betala tidsfrakten, om tidsbortfraktaren ställer säkerhet för kravet. Tidsbefraktaren kan dock inte kräva säkerhet för ett större belopp än den tidsfrakt han betalar.

Dröjsmål med betalning av tidsfrakt

71 § Betalas tidsfrakten inte i rätt tid, skall tidsbefraktaren betala dröjsmålsränta enligt räntelagen (1975:635).

Har tidsfrakten inte betalats i rätt tid, skall tidsbortfraktaren meddela tidsbefraktaren detta. När meddelande har avsänts får tidsbortfraktaren ställa in fullgörelsen av befraktningsavtalet, inbegripet vägra att lasta gods eller att utfärda konossement. Om betalning inte har tagits emot inom 72 timmar efter det att meddelandet har avsänts, får tidsbortfraktaren häva avtalet.

Om tidsbortfraktaren har ställt in fullgörelsen av avtalet eller hävt det, har han rätt till ersättning, om inte tidsbefraktaren visar att dröjsmålet med betalningen beror på lag, avbrott i den allmänna samfärdseln eller betalningsförmedlingen eller något annat liknande hinder som han inte skäligen kunde ha räknat med när avtalet ingicks och vars följder han inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

Om tidsbefraktaren inte betalar förfallen tidsfrakt, får tidsbortfraktaren begära att tidsbefraktaren till honom överlåter fordran på frakt som tidsbefraktaren har på grund av vidarebortfraktning av fartyget.

Bortfall av tidsfrakt

72 § Tidsfrakt skall inte betalas för den tid som går förlorad för tidsbefraktaren på grund av bärgning, underhåll av fartyget och avhjälpande av skada som tidsbefraktaren inte är ansvarig för eller i övrigt på grund av förhållanden på tidsbortfraktarens sida.

Tidsbefraktarens skyldighet att svara för utgifter för fartygets drift är begränsad på motsvarande sätt.

Upphörande

Förlust av fartyget

73 § Går fartyget förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna

sättas i stånd, bortfaller befraktningsavtalet även om tidsbortfraktaren enligt en allmän bestämmelse i avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade. Detsamma gäller vid rekvisition av fartyget eller liknande ingripanden som är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet.

Om fartyget har gått förlorat utan att upplysning kan fås om tiden för händelsen, skall tidsfrakt betalas för 24 timmar efter det att fartyget sist hördes av.

Krig

74 § Befinner sig fartyget i en hamn eller ett annat område där krig utbryter, krigsliknande förhållanden inträder eller faran för sådana förhållanden väsentligen ökar, får tidsbortfraktaren omedelbart föra fartyget ut från området och i säkerhet.

Tidsbefraktaren skall utöver tidsfrakten ersätta tidsbortfraktaren för de merkostnader för krigsförsäkring av fartyget och för krigsrisktillägg till besättningen som följer av de resor som tidsbefraktaren kräver att fartyget skall utföra.

Inträder under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller en väsentlig ökning av krigsfaran och är detta av väsentlig betydelse för fullgörelsen av befraktningsavtalet, får såväl tidsbortfraktaren som tidsbefraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning.

Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats inom sådan tid.

15 kap. Om befordran av passagerare och resgods

Inledande bestämmelser

1 § I detta kapitel avses med

bortfraktare: den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning, åtar sig att med fartyg befordra passagerare eller passagerare och resgods,

passagerare: den som befordras eller skall befordras med fartyg enligt ett avtal om passagerarbefordran samt den som med bortfraktarens samtycke följer med fordon eller levande djur som befordras enligt ett avtal om godsbefordran,

resgods: varje föremål, inbegripet fordon, som befordras för passagerarens räkning, under förutsättning att befordringen inte sker enligt certeparti, konossement eller något annat dokument som brukar användas vid godsbefordran, och

handresgods: resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller på annat sätt har i sin vård under resan, inbegripet vad han har i eller på sitt fordon.

2 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte i den mån befordringen är underkastad ett gällande internationellt fördrag om befordran med annat transportmedel.

3 § Om någon som varken är passagerare eller anställd hos bortfraktaren eller utför arbete i fartygets tjänst följer med ett fartyg och därvid åsamkas skada av det slag som avses i 17 eller 18 §, skall bestämmelserna i detta kapitel om befrielse från och begränsning av ansvarighet för bortfraktare tillämpas till förmån för var och en på redarens sida som kan hållas ansvarig för skadan.

Om befordringen

4 § Bortfraktaren skall se till att fartyget är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat, provianterat och utrustat, samt att passageraren och resgodset befordras skyndsamt och tryggt till bestämmelseorten. Bortfraktaren skall även i övrigt tillgodose passagerarens bästa.

Resgods får inte befordras på däck.

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

5 § Gäller befordringsavtalet ett bestämt fartyg, får bortfraktaren inte utföra befordringen med något annat fartyg.

6 § Avser befordringsavtalet en bestämd person, får denne inte överlåta sin rätt enligt avtalet till någon annan. Sedan resan har påbörjats får överlåtelse inte äga rum, även om avtalet inte avser en bestämd person.

Bestämmelserna i första stycket gäller inte när lagen (1992:1672) om paketresor är tillämplig på avtalet.

7 § Passageraren är skyldig att iaktta föreskrifter om ordning och säkerhet under resan.

Bestämmelserna i 24, 53 och 54 §§ sjömanslagen (1973:282) om undersökning med anledning av brott ombord och tvångsmedel mot besättningsmedlem skall även tillämpas i fråga om passagerare.

8 § Passagerare får föra med sig resgods i skälig omfattning.

Känner passageraren till att hans resgods kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom, skall han före resans början upplysa bortfraktaren om detta. Detsamma gäller om resgodset, handresgods undantaget, kräver särskild vård. Är resgods av sådan beskaffenhet som nu har sagts, skall detta om möjligt utmärkas på godset innan resan börjar.

9 § Bortfraktaren har rätt att vägra passageraren att föra med sig

resgods som kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom.

Har sådant resgods tagits ombord utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet, får han efter omständigheterna föra i land, 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 person eller egendom att det inte är försvarligt att behålla det ombord.

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

11 § Bortfraktaren är inte skyldig att lämna ut annat resgods än handresgods förrän passageraren har betalt för resan och för kost eller annan tjänst under resan. Uteblir betalningen får bortfraktaren lägga upp godset i säkert förvar och genom offentlig auktion eller på något annat betryggande sätt sälja så mycket av det att hans krav jämte förvarings- och försäljningskostnaderna täcks.

12 § Om befordringsavtalet avser ett bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, upphör bortfraktarens skyldighet att utföra befordringen.

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

13 § Om fartyget uppehålls under resan så att det inte skäligen kan fordras att passageraren avvaktar att resan fortsätts, eller om fartyget går förlorat eller förklaras efter skada inte kunna sättas i stånd, skall bortfraktaren se till att passageraren och dennes resgods befordras till bestämmelseorten på något annat lämpligt sätt och bära kostnaden för detta. Underlåter bortfraktaren detta har passageraren rätt att häva avtalet.

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

14 § Påbörjar passageraren inte resan eller avbryter han den, skall det avtalade biljettpriset ändå betalas. Om passageraren har insjuknat eller det finns annan skälig anledning för passageraren att inte påbörja eller fullfölja resan och bortfraktaren har underrättats om detta inom rimlig tid, behöver dock biljettpriset inte betalas.

Är passageraren enligt första stycket skyldig att betala det avtalade biljettpriset, skall detta dock sättas ned med ett skäligt belopp, om

bortfraktaren har medfört en annan passagerare i hans ställe eller på något annat sätt har begränsat eller borde ha kunnat begränsa sin skada.

15 § Visar det sig, sedan ett befordringsavtal har 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 en sådan fara har ökat väsentligt, har vardera parten rätt att frånträda avtalet. En sådan rätt föreligger även om resan har börjat. Frånträds avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

16 § Avbryter passageraren resan på grund av ett förhållande som avses i 14 § första stycket andra meningen eller hävs avtalet enligt 13 § eller, sedan resan har börjat, enligt 15 §, skall biljettpriset sättas ned. Därvid skall förhållandet mellan den avtalade och den återstående resans längd, tidsåtgång och kostnader beaktas.

Har bortfraktaren tagit emot betalning utöver vad som tillkommer honom enligt första stycket, skall han betala tillbaka överskottet.

Om ansvarighet på bortfraktarens sida

17 § Bortfraktaren är ansvarig för personskada som drabbar passageraren på grund av en händelse under resan, om skadan har vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon som han svarar för. Detsamma gäller skada på grund av att passagerare försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan.

18 § Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att resgods går förlorat eller skadas på grund av en händelse under resan, om skadan har vållats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för. Detsamma gäller skada till följd av att resgodset försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan. Med försening jämställs dröjsmål med utlämning av resgodset på bestämmelseorten.

Bortfraktaren är inte skyldig att ersätta pengar, värdepapper, konstföremål eller andra dyrbarheter annat än om han har tagit emot egendomen för säker förvaring.

19 § Om vållande på passagerarens sida har medverkat till skada som avses i 17 eller 18 §, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

20 § För att gå fri från ansvarighet måste bortfraktaren visa att skada som avses i 17 eller 18 § inte har orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för. I fråga om personskada och förlust av eller skada på handresgods gäller dock det som nu har sagts endast om skadan har inträffat vid eller i samband med

förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller om den har uppkommit till följd av fel i fartyget.

21 § Bortfraktarens ansvarighet skall vid personskada inte överstiga 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje passagerare. När ersättningen skall betalas ut som livränta får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns. Vid försening av passagerare skall ansvarigheten inte överstiga 4 150 SDR för varje passagerare.

Vid skada på eller förlust eller försening av resgods skall ansvarigheten inte överstiga

1. 1 800 SDR för varje passagerare i fråga om handresgods,
2. 6 750 SDR för varje passagerare i fråga om dyrbarheter som bortfraktaren har tagit emot för säker förvaring,
3. 10 000 SDR för varje fordon, och
4. 2 700 SDR för varje passagerare i fråga om annat resgods.

Begränsningsbeloppen gäller för varje resa. De avser inte ränta och rättegångskostnader.

Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Bortfraktaren kan genom uttrycklig överenskommelse åta sig ansvarighet till högre belopp än som föreskrivs i denna paragraf.

22 § Bortfraktaren har rätt att från skadans belopp göra avdrag med högst följande belopp, som utgör passagerarens självrisk, nämligen

1. 150 SDR för varje fordon som skadas,
2. 20 SDR för annan resgodsskada, och
3. 20 SDR för skada på grund av försening av passagerare eller resgods.

Avräkning enligt första stycket skall ske innan frågan om begränsning av ansvaret enligt 21 § prövas.

23 § Bortfraktaren har inte rätt att åberopa bestämmelserna i 21 och 22 §§ om begränsning av ansvarigheten eller avdrag för självrisk, om det visas att han själv har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

24 § Bestämmelserna om frihet från eller begränsning av bortfraktarens ansvarighet gäller även om talan mot honom inte grundas på befordringsavtalet.

25 § Om befordringen helt eller delvis utförs av någon annan än bortfraktaren, är bortfraktaren dock ansvarig som om han själv hade utfört hela befordringen. Bestämmelserna i detta kapitel gäller därvid i tillämpliga delar.

Utför den andre befordringen med fartyg, är han ansvarig för sin del av befordringen enligt samma regler som gäller för bortfraktaren. Har bortfraktaren åtagit sig ansvar utöver vad som föreskrivs i detta

kapital, är den som utför befordringen inte bunden av detta, om han inte skriftligen har samtyckt till det.

I den mån ansvar åvilar både bortfraktaren och en person som avses i andra stycket, svarar de solidariskt.

26 § Förs talan mot någon som bortfraktaren svarar för enligt 25 § eller 7 kap. 1 §, är denne berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och de personer som han svarar för skall betala får inte sammanlagt överstiga de gränser för ansvarigheten som föreskrivs i 21 §.

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

27 § Krav på ersättning för personskada eller försening av passagerare får framställas endast av passageraren eller dennes rättsinnehavare eller, vid dödsfall, den som har rätt till skadestånd enligt 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207).

28 § Bestämmelser om laga domstol för tvister som rör ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods samt om möjlighet att hänskjuta sådana tvister till skiljemän finns i 21 kap. 4 §.

Bestämmelser om preskription finns i 19 kap. 1 §.

Om avtalsvillkors giltighet

29 § Bestämmelserna i 7 § får inte åsidosättas genom avtal.

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 10 - 27 §§, 19 kap. 1 § första stycket 6 och 7 och 21 kap. 4 § första och andra styckena är ogiltiga

1. vid befordran inom Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller till eller från någon av dessa stater, oavsett vilken lag som i övrigt är tillämplig på befordringen;
2. vid annan befordran om svensk lag är tillämplig på befordringen enligt allmänna svenska lagvalsregler.

Övriga bestämmelser i detta kapitel gäller endast om inte något annat är avtalat eller följer av sedvänja.

30 § Trots bestämmelserna i 29 § får bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet i fråga om passagerare för tiden innan denne går ombord och efter det att han har gått i land. Ett sådant förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sjötransporter mellan fartyg och land som omfattas av biljettpriset eller som utförs med transportmedel som bortfraktaren ställer till förfogande.

I fråga om handresgods som inte finns i eller på ett av passageraren

medfört fordon kan bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet för tiden innan handresgodset förs ombord och efter det att det har förts i land. Förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sådan transport till eller från fartyget som avses i första stycket och inte heller för den tid då handresgodset har tagits om hand av bortfraktaren medan passageraren vistas i en terminalbyggnad, på en kaj eller en annan hamnanläggning.

Om det är avtalat att en bestämd del av befordringen skall utföras av någon annan än bortfraktaren får, om den andre är namngiven, bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada orsakad av en händelse under den del av befordringen som utförs av den andre. Detsamma gäller, om passageraren enligt befordringsavtalet har rätt att helt eller delvis anlita någon annan än bortfraktaren för befordringen.

Avdelning V Sjöolyckor

16 kap. Om bärgning

1 § Den som bärgar ett fartyg, vilket förolyckats eller är i fara, eller ombordvarande gods eller något som har hört till sådant fartyg eller gods, samt var och en som medverkar vid bärgningen, har rätt till bärgarlön. Andel i bärgarlön tillkommer även den, vilken under den fara som föranlett bärgningen räddat någon från fartyget eller medverkat vid räddningen.

Om någon har medverkat vid ett bärgningsföretag trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, har han inte rätt till bärgarlön.

Bärgarlön skall, i den mån så krävs, betalas även om ett fartyg som bärgats av ett annat fartyg, har samma ägare som det andra fartyget.

Om någon enligt avtal är skyldig att verkställa bogsering eller lotsning eller att utföra liknande arbete för ett fartygs räkning och fartyget råkar i fara, har han rätt till bärgarlön för hjälp som han lämnar fartyget endast om hjälpen inte kan anses ingå i fullgörandet av avtalet.

Om gods eller något som har hört till gods har bärgats, svarar ägaren med det bärgade men inte personligen.

2 § När bärgarlönens belopp bestäms skall följande omständigheter beaktas

1. i första hand:

a) i vad mån bärgningsföretaget lyckats,

b) den kunnighet och skicklighet med vilken bärgningsarbetet utförts samt den tid och möda som använts,

c) den fara för vilken det bärgade fartyget, dess passagerare, besättning eller gods varit utsatta,

d) den fara för vilken bärgarna eller deras redskap har utsatts,

e) den fara som bärgarna utsatt sig för att bli ersättningsskyldiga mot en lastägare eller någon annan eller att på annat sätt lida förlust,

f) den skada som bärgarna har lidit till liv, hälsa eller gods, den utgift eller förlust som bärgarna har haft för bärgningen samt värdet av de redskap som använts vid bärgningen, och

g) den omständigheten att det fartyg som använts vid bärgningen varit särskilt utrustat för bärgningsarbete.

2. i andra hand:

det bärgades värde.

Om någon som deltagit i bärgning genom fel eller försummelse har orsakat den fara i vilken fartyget råkat eller om en sådan person vid bärgningen har gjort sig skyldig till stöld eller snatteri eller till undandöljande av bärgat gods eller till någon annan sviklig handling, kan bärgarlönen förklaras förverkad eller sättas ned.

3 § Bärgarlönen får inte sättas högre än till värdet av det bärgade. Vid bestämmandet av detta värde skall frakt och passageraravgifter inräknas samt avdrag göras för tull och övriga avgifter, som bör utgå av det bärgade, och för kostnader för förvaring, värdering och försäljning.

Med bärgarlön avses även ersättning för att föra det bärgade i säkerhet och för att fartyg eller andra redskap används för detta ändamål.

4 § Om ett avtal rörande bärgning är ingånget medan faran ännu varade och under inflytande därav och om villkoren i avtalet inte är skäliga, kan avtalet förklaras helt eller delvis ogiltigt.

Detsamma gäller i fråga om andra avtal om bärgning, om den bärgarlön som krävts står i uppenbart missförhållande till värdet av den tjänst som bärgaren lämnat.

Bestämmelsen i 2 § sista stycket skall också tillämpas om ett avtal om bärgning har träffats.

Om bärgarlön har betalats medan faran ännu varade, skall den som vill återkräva något av vad han har betalat väcka talan inom sex månader efter det att betalningen skedde. Gör han inte det har han förlorat sin rätt till återkrav.

5 § Om bärgare tvistar inbördes om bärgarlönens fördelning, bestäms denna med ledning av de omständigheter som anges i 2 §.

6 § Om ett fartyg har bärgat något under en resa skall av bärgarlönen först betalas

1. ersättning för skada som bärgningen orsakat på fartyget, lasten eller någon annan egendom ombord,

2. ersättning för sådana utgifter för bränsle samt löner och kost åt befälhavaren och besättningen som uppkommit på grund av bärg-

ningen,

3. särskild ersättning till sjöman vilken vid bärgningen gjort en synnerligen värdefull insats eller utsatt sig för synnerlig fara.

Av återstoden skall redaren få tre femtedelar. Resten skall med en tredjedel tillfalla befälhavaren och med två tredjedelar den egentliga besättningen, att fördelas i förhållande till var och ens avlöning. Befälhavarens andel skall dock alltid vara minst det dubbla av den högst avlönade besättningsmannens andel. En lots på fartyget har rätt att ta del i bärgarlönen som om han var medlem av besättningen och, om han inte är anställd hos redaren, uppbar lön som främste styrman.

Om det finns särskilda skäl, exempelvis med hänsyn till ändamålet med fartygets resa eller sättet för beräknande av lön eller ersättning åt dem som arbetar i fartygets tjänst, får bärgarlönen fördelas på annat sätt än enligt första och andra styckena.

Ett avtal om att en mindre andel av den bärgarlön som kan förtjänas med ett fartyg än som sägs i första och andra styckena skall tillfalla befälhavaren eller besättningen är endast giltigt, om fartyget driver bärgningsverksamhet och är särskilt utrustat för detta eller om avtalet har ingåtts i samband med påmönstringen och avser ett visst bärgningsföretag.

7 § Om bärgning har utförts av ett svenskt statsfartyg som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, kan staten utan ansvarighet mot de ombordvarande avstå från bärgarlön.

8 § Ett anspråk på särskild ersättning enligt 6 § första stycket 3 skall anmälas hos redaren eller befälhavaren inom tre månader efter det att bärgningsföretaget har slutförts.

9 § Innan bärgarlönen har betalats eller säkerhet har ställts för den, får ett bärgat fartyg inte utan bärgarnas samtycke lämna det ställe dit det har förts efter bärgningen eller bärgat gods tas i besittning av ägaren.

17 kap. Om haveri

1 § Om innebörden av gemensamt haveri och fördelningen på fartyg, frakt och last gäller York-Antwerpenreglerna 1974 i den mån något annat inte är avtalat.

Regeringen tillkännager reglernas lydelse i engelsk text och svensk översättning.

2 § Utredning och fördelning av gemensamt haveri görs, om något annat inte har avtalats, genom dispasch (generaldispasch) på den ort som redaren bestämmer eller, om han inte bestämmer orten, på den ort där dispasch vanligen görs för redarens hemort.

Dispasch görs här i landet av en dispaschör. Dispaschören förordnas

av regeringen. Han skall vara lagfaren.

Rättegångsbalkens bestämmelser om jäv mot domare gäller i fråga om dispaschören.

3 § Bestämmelser om besiktning för utredning och värdering av skada eller kostnad som har drabbat ett fartyg eller gods meddelas i 18 kap.

4 § Begäran om dispasch skall utan dröjsmål göras av redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget eller av någon annan som har del i haveriet.

Var och en som haveriet rör skall genast till dispaschören lämna alla de handlingar som denne anser nödvändiga för utredningen och fördelningen samt i övrigt lämna honom upplysningar.

5 § Skall haveribidrag betalas av last eller annat gods, svarar ägaren med godset men inte personligen.

Bestämmelser om redarens rätt att hålla inne gods för haveribidrag finns i 13 kap. 20 § och 14 kap. 25 §. Om godset lämnas ut utan att ägaren åtar sig personlig ansvarighet för haveribidraget och, om det framställs krav på det, utan att han ställer säkerhet för det, svarar redaren för haveribidraget i förhållande till övriga som har del i haveriet.

6 § Har en skada eller kostnad drabbat fartyg eller last till följd av olyckshändelse och skall den varken hänföras till gemensamt haveri eller enligt 13 kap. 15 § tredje stycket eller 14 kap. 40 § fördelas efter samma grunder, faller den som enskilt haveri på den egendom som har drabbats av skadan eller orsakat kostnaden.

Om kostnader som skall hänföras till enskilt haveri avser fartyget och lasten eller fartyget och viss del av lasten eller avser delar av lasten tillhörande olika ägare, skall kostnaderna fördelas på den egendom för vars nytta de blivit gjorda enligt de grunder som gäller för gemensamt haveri. Kostnader för bärgning av last fördelas på dennas värde och den frakt som avser godset.

Utredning och fördelning av haveri som avses i andra stycket görs genom dispasch på begäran av någon som har del i haveriet. Bestämmelserna i detta kapitel om generaldispasch gäller i tillämpliga delar.

7 § När dispasch begärs skall dispaschören så snart det kan ske på ett ändamålsenligt sätt och i den omfattning han anser nödvändigt uppmana dem som har del i haveriet att skriftligen framställa sina yrkanden och anföra de skäl och ge in de handlingar som de vill åberopa. Kungörelse om uppmaningen skall införas i Post- och Inrikes Tidningar, om det inte är uppenbart att någon okänd haveridelägare inte finns. Om en handling är ofullständig, skall dispaschören snarast begära upplysningar av den som gett in handlingen.

Sedan fullständiga handlingar kommit in skall dispaschören upprätta

dispaschen så snart det kan ske. I dispaschen skall anges vad den skall göra som vill överklaga den. Av dispaschen skall ett exemplar lämnas till den som har begärt denna och till andra delägare i haveriet som är i behov av den. Övriga delägare skall genast på ett ändamålsenligt sätt och i behövlig omfattning underrättas om att dispaschen är utgiven.

8 § Om en skada eller kostnad som har tagits upp till fördelning genom en dispasch senare blivit ersatt av den som är ersättningsskyldig, skall dispaschen rättas genom tilläggsberäkning. Dispaschen får inte fördröjas enbart på grund av att det kan finnas möjlighet att få ersättning för en skada eller kostnad.

9 § Om tvist uppstår angående en försäkringsgivares ersättningsskyldighet på grund av avtal om sjöförsäkring, skall saken hänskjutas till utredning och avgörande genom dispasch (partikulärdispasch). Har något annat inte avtalats, görs utredningen på den ort där försäkringen har tagits eller där sådan dispasch vanligen görs för den orten. Bestämmelserna i detta kapitel om generaldispasch gäller i tillämpliga delar.

18 kap. Om dagböcker, sjöförklaring, annan undersökning av sjöolyckor och besiktning

Dagböcker

1 § På ett handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 skall, när fartyget hålls i drift, föras skeppsdagbok och, om fartyget är maskindrivet eller försett med hjälpmaskin, maskindagbok. Detta gäller också i fråga om fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst 80.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket får medge undantag från skyldigheten att föra dagbok.

Särskilda bestämmelser gäller om annan dagbok på vissa fartyg.

2 § Dagbok upprättas enligt formulär som fastställs av Sjöfartsverket. Med beaktande av fartygens art och användning kan olika formulär fastställas.

Anteckningarna i dagboken skall göras i tidsföljd, i hamn för varje dygn och till sjöss för varje vakt. Vad som förekommer under en vakt får antecknas i en kladd. En sådan anteckning skall föras in i dagboken så snart det kan ske.

Dagbok och kladd till dagbok skall föras med ordning och tydlighet. Anteckningar får inte utplånas, strykas över eller på något annat sätt göras oläsliga. Om en felskrivning sker skall rättelse göras genom en särskild anteckning.

3 § Ett fartygs dagböcker förs under befälhavarens tillsyn.

Om skeppsdagboken inte förs av befälhavaren skall den föras av den främste av styrmännen. I skeppsdagboken skall noggranna uppgifter föras in om vad som inträffar under resan om kännedom om detta kan vara till nytta för redare, lastägare, försäkringsgivare eller någon annan vars rätt kan vara beroende av resans utgång.

Maskindagboken förs av maskinchefen eller, om denne så bestämmer, av den främste av det övriga maskinbefälet. I maskindagboken skall uppges förrådet vid fartygets avgång från hamn av de förnödenheter som behövs för maskineriets drift, förbrukningen av dessa för varje dygn samt allt annat av vikt som rör maskineriets gång och skötsel. När tid anges skall samma ortstid användas som i skeppsdagboken.

4 § Ytterligare föreskrifter om dagböcker meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

5 § En dagbok förd på ett svenskt fartyg eller på ett danskt, finskt eller norskt fartyg som befinner sig i svensk hamn skall hållas tillgänglig för var och en som vill ta del av innehållet, om hans rätt är beroende av detta. I fråga om anteckningar som har samband med en sammanstötning med ett annat fartyg, till vars dagbok motsvarande tillgång inte finns, gäller detta dock inte förrän sjöförklaring eller undersökning enligt 20 § hålls offentligt eller talan väckts på grund av sammanstötningen.

En dagbok skall förvaras av redaren i minst tre år efter dess avslutning. Om talan väcks inom den tiden i anledning av en händelse om vilken en anteckning gjorts i dagboken, skall boken förvaras till dess målet har avgjorts genom lagakraftvunnen dom.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller även i fråga om kladd till dagbok samt på teknisk väg gjorda uppteckningar om ett fartygs navigering och gången av dess maskineri.

Sjöförklaring

6 § Sjöförklaring skall hållas för ett svenskt handelsfartyg eller fiskefartyg

1. när någon, medan fartyget var på väg, i samband med fartygets drift har eller kan antas ha avlidit eller fått svår kroppsskada,
2. när i annat fall i samband med fartygets drift någon ombordanställd eller någon annan som följer med fartyget har eller kan antas ha avlidit eller fått svår kroppsskada,
3. när någon som avlidit ombord har begravts i sjön,
4. när allvarlig förgiftning har eller kan antas ha inträffat ombord,
5. när fartyget har sammanstött med ett annat fartyg eller stött på grund,
6. när fartyget har försvunnit eller övergetts i sjön,

7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan antas ha uppkommit antingen på fartyget eller, medan fartyget var på väg, på egendom utanför fartyget, eller

8. när brand, explosion eller förskjutning av någon betydelse har inträffat i lasten.

Bestämmelser om vissa undantag från första stycket finns i 13 § tredje stycket och 17 §.

7 § Sjöförklaring skall vidare hållas för ett svenskt fartyg, när i anledning av en händelse som har eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift Sjöfartsverket förordnar om detta eller befälhavaren eller redaren finner det påkallat. Detsamma gäller när en lastägare eller lastförsäkringsgivare i annat fall än som avses i 13 § tredje stycket eller 17 § andra stycket begär det för att få upplysning om orsaken till en skada av någon betydelse på godset, vilken har eller kan antas ha uppkommit i samband med fartygets drift.

Om Sjöfartsverket förordnar att sjöförklaring skall hållas, skall befälhavaren eller redaren underrättas om detta. En lastägares eller lastförsäkringsgivares begäran om sjöförklaring skall göras hos någon av dessa.

8 § Genom sjöförklaringen skall händelsen och dess orsaker om möjligt klarläggas. Alla förhållanden som kan antas ha medverkat till händelsen eller vara av betydelse från sjösäkerhetssynpunkt skall utredas.

Utredningen sker genom förhör med fartygets befälhavare och de medlemmar av besättningen och andra personer som antas kunna lämna någon upplysning i saken. Handlingar eller föremål som antas kunna tjäna till upplysning skall granskas. I den mån det kan antas främja utredningen skall syn hållas på fartyget eller den plats där händelsen inträffat.

9 § Om det inte finns något hinder skall sjöförklaring hållas i den hamn där händelsen har inträffat eller, om händelsen inträffat till sjöss, i den första hamn till vilken fartyget eller befälhavaren därefter anländer. Sjöförklaringen får dock anstå till dess fartyget anlöper en annan hamn, om en avsevärd besparing i kostnaderna för fartyget eller någon annan väsentlig fördel därigenom kan uppnås utan att syftet med sjöförklaringen åsidosätts. Befälhavaren eller redaren skall genast skriftligen underrätta Sjöfartsverket om anståndet och anledningen till det.

Medan fartyget befinner sig i en hamn som anges i första stycket kan sjöförklaringen hållas även på en annan ort, om särskilda skäl föranleder det.

Sjöförklaring med anledning av att ett fartyg har försvunnit eller med anledning av att befälhavaren och var och en som kunnat träda i hans ställe har omkommit, skall hållas på den ort som Sjöfartsverket

10 § Sjöförklaring inom landet hålls av den tingsrätt som enligt 21 kap. 1 § utsetts att vara sjörättsdomstol. Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaringen skall hållas enligt 9 §. Regeringen kan dock för en viss hamn förordna att en annan av sjörättsdomstolarna skall vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelserna och övriga förhållanden.

Om annat inte följer av denna lag, gäller för sjöförklaring inför domstol lagen (1946:807) om handläggning av domstolsärenden.

Vid sammanträde för sjöförklaring skall rätten bestå av en lagfaren domare som ordförande och två personer med kunskap om och erfarenhet av sjöfart. Åtminstone en av de senare bör ha grundlig erfarenhet från tjänst som fartygs- eller maskinbefäl på handelsfartyg och nyligen ha utövat en sådan tjänst. Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning som Sjöfartsverket årligen upprättar för varje sjöfartsinspektionsdistrikt. Förteckningen skall uppta minst tjugo personer. Om det är ändamålsenligt i ett visst fall att en person med särskild sakkunskap deltar, får rätten tillkalla en sådan person att inträda som ytterligare ledamot i rätten även om han inte är upptagen i förteckningen. De särskilda ledamöterna skall vara svenska medborgare. Den som är underårig eller i konkurstillstånd eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. De särskilda ledamöterna har rätt till ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.

I Danmark, Finland och Norge hålls sjöförklaring för ett svenskt fartyg av den domstol som är behörig enligt det landets lag.

I övrigt hålls sjöförklaring utomlands av svensk utlandsmyndighet som enligt bemyndigande av Utrikesdepartementet har sådan behörighet. Om det lämpligen kan ske skall vid sjöförklaringen delta två av myndigheten tillkallade, i sjöfart kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka inte förekommer jäv som gäller mot domare. Är ett deltagande av person med särskild sakkunskap ändamålsenligt i ett visst fall, får myndigheten tillkalla även en sådan person. På en ort där behörig svensk utlandsmyndighet inte finns, hålls sjöförklaringen av behörig dansk, finsk eller norsk utlandsmyndighet.

I fråga om sjöförklaring inför en utlandsmyndighet gäller bestämmelserna om sjöförklaring vid domstol i tillämpliga delar. Utlandsmyndigheten får dock inte ta upp ed eller utfärda vitesföreläggande.

11 § När sjöförklaring skall äga rum skall fartygets befälhavare snarast möjligt göra anmälan om detta hos den domstol som skall hålla sjöförklaringen. Om anmälan inte görs av befälhavaren svarar redaren för att anmälan görs. Detta gäller också när redaren tagit emot en underrättelse eller en begäran enligt 7 § andra stycket.

Anmälningen skall vara skriftlig med uppgift på hela besättningen

och på de personer, bland besättningen eller i övrigt, som antas kunna lämna upplysning i saken och, om det kan ske, på sakägarna och deras ombud. Den skall vara åtföljd av ett exemplar av rapporten enligt 6 kap. 14 §.

Om anmälningen görs efter ett förordnande eller en begäran enligt 7 § skall den även innehålla uppgift om detta.

12 § När anmälan har gjorts skall rätten sätta ut sammanträde för sjöförklaring att äga rum så snart det kan ske. Om det är ändamålsenligt skall sammanträdet hållas ombord på fartyget.

Till sammanträdet kallar rätten på lämpligt sätt fartygets befälhavare och de övriga personer som skall höras. En medlem av besättningen kan kallas genom befälhavaren.

Befälhavaren skall föreläggas att till sammanträdet medföra fartygets dagböcker och kladdar till dem, om de finns i behåll. Befälhavaren eller någon annan kan föreläggas att vid sammanträdet visa även andra handlingar eller föremål som antas kunna tjäna till upplysning i saken. Föreläggandet får meddelas vid vite.

Om det kan ske skall sakägarna genom särskilda meddelanden underrättas om tid och plats för sammanträdet samt var och när anmälningen om sjöförklaring med tillhörande handlingar finns tillgänglig. Sjöfartsverket skall alltid underrättas om tid och plats för sammanträdet.

De särskilda ledamöterna skall ta del av anmälningshandlingarna. Om det finns tid för det skall de för ordföranden före sammanträdet skriftligen ange de frågor som bör utredas från nautisk, teknisk eller någon annan synpunkt.

13 § Om sjöförklaringen gäller en sammanstötning med ett annat fartyg, får rätten bevilja anstånd med sjöförklaringen om den därigenom kan hållas samtidigt med sjöförklaring eller motsvarande utredning för det andra fartyget. Ett sådant anstånd får inte beviljas för längre tid än som är oundgängligen nödvändigt.

Utöver vad som följer av 5 kap. 1 § rättegångsbalken får sjöförklaring hållas inom stängda dörrar, om det vid förklaringen kommer att lämnas uppgifter för vilka sekretess gäller enligt 8 kap. 16 § sekretesslagen (1980:100). Vid sjöförklaring inom stängda dörrar får en annan enskild sakägare än redaren inte närvara utan redarens samtycke.

Har sammanstötning skett med ett utländskt fartyg, för vilket varken sjöförklaring eller motsvarande utredning skall hållas, behöver sjöförklaring inte äga rum om Sjöfartsverket inte bestämmer något annat. Hålls sjöförklaring skall bestämmelserna i andra stycket om handläggning inom stängda dörrar ha motsvarande tillämpning.

14 § Vid sjöförklaringens början skall fartygets dagböcker och kladdar till dem jämföras med varandra och med det exemplar av rapporten enligt 6 kap. 14 § som fogats till anmälningen. Av dem

som skall höras får endast den som har tagit befattning med dagboksföringen närvara vid genomgången, om inte särskilda skäl föranleder något annat.

Annat skriftligt utredningsmaterial läggs fram och syn företas när det är lämpligt.

15 § Befälhavaren och övriga personer som har kallats skall höras var för sig. Ingen av dem får närvara vid förhör med någon annan utan att det finns särskilda skäl för det.

Förhöret hålls av rätten. Med rättens tillstånd kan förhöret hållas av företrädare för Sjöfartsverket eller av en sakägare. Var och en som har hörts skall bekräfta sin berättelse med ed, om inte laga hinder möter eller rätten i övrigt med hänsyn till omständigheterna finner att ed inte bör avläggas. Rätten skall före förhöret upplysa den som skall höras om hans skyldighet att avlägga ed och om edens vikt.

Ed som avses i andra stycket har denna lydelse: "Jag N. N. bekräftar och försäkrar på heder och samvete att jag har sagt hela sanningen och intet förtigit, tillagt eller förändrat. "

Andra än befälhavaren eller medlemmar av besättningen har rätt att för sin inställelse vid rätten få ersättning av allmänna medel i enlighet med bestämmelserna om ersättning till vittne. Ersättningen skall stanna på staten. I fråga om ersättning för inställelse till förhör inför en utlandsmyndighet meddelas bestämmelser av regeringen.

16 § Om en utredning som har skett genom sjöförklaring är ofullständig i något avseende, kan Sjöfartsverket förordna att den skall fullständigas vid en ny sjöförklaring och bestämma på vilken ort den nya sjöförklaringen skall hållas. I ett sådant fall har bestämmelserna i 7 § andra stycket och 11 § motsvarande tillämpning.

17 § Om en tillfredsställande utredning av en händelse som avses i 6 § är eller kan väntas bli tillgänglig i någon annan ordning, får Sjöfartsverket medge att sjöförklaring enligt det lagrummet underlåts eller att den skjuts upp i avvaktan på en sådan utredning.

Regeringen får föreskriva att sjöförklaring enligt 6 § inte behöver hållas, om sjöolyckan eller händelsen är eller skall bli föremål för en sådan undersökning som avses i 20 §.

Regeringen får föreskriva inskränkningar i Sjöfartsverkets rätt enligt 7 § första stycket, 13 § tredje stycket, 16 § och 18 § andra stycket att förordna om sjöförklaring i fall då sjöolyckan eller händelsen är eller skall bli föremål för en sådan undersökning som avses i 20 §.

18 § För fartyg hemmahörande i Danmark, Finland eller Norge skall rätten hålla sjöförklaring när befälhavaren eller redaren eller behörig myndighet i fartygets hemland finner det påkallat. För annat utländskt fartyg hålls i ett sådant fall sjöförklaring om det finns skäl.

Om en utredning av en händelse som inträffat i samband med ett utländskt fartygs drift är nödvändig från sjösäkerhetssynpunkt och

fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, får Sjöfartsverket förordna att sjöförklaring skall äga rum.

Finner en myndighet som anges i första stycket att sjöförklaring är påkallad eller förordnar Sjöfartsverket om sjöförklaring, skall befälhavaren eller redaren underrättas om detta. Anmälan om sjöförklaring görs därefter av befälhavaren eller redaren enligt 11 §.

19 § Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Tullverket och polismyndighet skall lämna en tingsrätt som håller sjöförklaring den medverkan tingsrätten begär för utredningen. För polismyndigheternas utredningar gäller bestämmelserna om förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken.

Annan undersökning av sjöolyckor

20 § Om undersökning från säkerhetssynpunkt av sjöolyckor och andra händelser som berör sjöfarten finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Besiktning

21 § Sjöfartsverket skall varje år upprätta en förteckning över personer som är lämpliga att utföra uppdrag att besiktiga fartyg eller last. Förteckningen skall hållas tillgänglig hos de tingsrätter som Sjöfartsverket anger.

22 § Uppstår fråga huruvida ett fartyg efter inträffad skada skall anses kunna sättas i stånd eller inte, skall yttrande om detta avges av minst tre besiktningsmän.

Besiktningsmännen förordnas på ansökan av fartygets ägare, redare eller befälhavare. Inom landet förordnar rätten på den ort där besiktningen skall äga rum besiktningsmän bland de personer som är upptagna på förteckningen enligt 21 §. Utomlands förordnas besiktningsmän av den myndighet som är behörig enligt lag eller sedvänja på besiktningsorten eller av en svensk utlandsmyndighet eller, där en sådan inte finns, av en dansk, finsk eller norsk utlandsmyndighet.

Vid besiktning inom landet skall besiktningsmännen avkräva befälhavaren fartygets nationalitetshandling. Om fartyget förklaras vara icke iståndsättligt, skall de till Sjöfartsverket genast sända in nationalitetshandlingen, en avskrift av yttrandet och bevis om att de är behörigen förordnade. När en besiktning äger rum utomlands skall utlandsmyndigheten, om det kan ske, iaktta vad som nu sagts. Sjöfartsverket skall utan dröjsmål ge registermyndigheten del av besiktningsmännens yttrande, om det rör ett svenskt fartyg.

23 § Om skada har drabbat ett fartyg eller gods i gemensamt haveri, får var och en som haveriet rör låta en eller flera besiktningsmän

utreda och värdera skadan. Detta gäller också i fråga om en skada i enskilt haveri när utredning om skadan fordras för bestämmande av bidragsvärdet för fartyg eller gods.

Besiktningsmän utses av den som haveriet rör eller förordnas på hans ansökan av den myndighet som anges i 22 §.

24 § Om ägaren till ett fartyg eller redaren eller någon som i redarens ställe har befattning med fartyget eller befälhavaren vill anordna en annan besiktning av fartyg eller gods än som avses i 22 eller 23 § och han inte själv utser besiktningsmän, skall den myndighet som anges i 22 § på hans ansökan förordna en eller flera besiktningsmän. Detta gäller också, om en lastägare eller lastförsäkringsgivare vill låta besiktiga lasten i andra fall än som avses i 23 §.

25 § En besiktningsman får inte vägras tillträde till fartyget och lasten för att utföra besiktningen utom när sådant tillträde skulle föranleda oskälig kostnad för fartyget eller någon annan väsentlig olägenhet.

Avdelning VI Avslutande bestämmelser

19 kap. Om preskription av vissa fordringar

1 § Följande fordringar upphör, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan inte väcks i laga ordning i fråga om

1. fordran på bärgarlön: inom två år från det bärgningsföretaget slutfördes,
2. fordran på andel i bärgarlön enligt 16 kap. 6 § andra stycket: inom ett år från det vederbörande av redaren fått 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 betalat utöver vad som belöper på honom enligt 8 kap. 1 §: inom ett år från det beloppet betalades,
5. fordran på ersättning på grund av att gods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter: inom ett år från det godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut,
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 inte senare än tre år från ilandstigningen,
7. fordran på ersättning på grund av att resgods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran: inom två år från det godset

fördes i land eller, om det har gått förlorat, skulle ha förts i land,

8. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som skall fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §): inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft.

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

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

Den som infriat en fordran som avses i första stycket 5 får väcka återkrav mot tredje man efter utgången av den där angivna tiden. En sådan talan får dock inte väckas senare än ett år från den dag huvudanspråket infriades eller talan väcktes om det.

Ett avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i denna paragraf är giltigt endast om det har ingåtts efter fordringens tillkomst och har inte verkan för längre tid än tre år åt gången, räknat från dagen för avtalet. Preskriptionstiden får dock inte 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 har ägt rum eller skulle ha ägt rum. I 13 kap. 4 § första stycket och 14 kap. 2 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i första stycket 5 och fjärde stycket. I 15 kap. 29 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker en passagerares rättigheter enligt första stycket 6 och 7.

Frågor om preskription av en fordran som avses i denna paragraf bedöms här i landet enligt svensk lag även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet.

20 kap. Straffbestämmelser

1 § Om en befälhavare försummar att enligt 6 kap. 1 § första och andra styckena se till att fartyget är sjövärdigt, döms han till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms en redare som försummar att avhjälpa fel eller brist i sjövärdigheten enligt 1 kap. 9 §, om han ägt eller bort äga kännedom om felet eller bristen.

Om en redare underlåter att, trots att det är möjligt för honom, hindra fartyget att gå till sjöss när en förestående resa på grund av fel

eller brist i sjövärdigheten kan bli förenad med allvarlig fara för de ombordvarande, döms han till böter eller fängelse i högst två år.

2 § Den som brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka döms, om inte oaktsamheten är ringa, för vårdslöshet i sjötrafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, skall dömas till fängelse i högst två år.

3 § Den som tar sådan färdväg, håller sådan hastighet eller annars med fartyg färdas så att han i onödan stör omgivningen döms till penningböter.

4 § Den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel, att det kan antas, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

5 § Är ett brott som avses i 4 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. gärningsmannen varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,
2. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller
3. framförandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

6 § Avviker en befälhavare från tjänsten och överger fartyget, döms han till böter eller fängelse i högst ett år.

Om en befälhavare försummar sina skyldigheter enligt 6 kap. 6 § första stycket eller i övrigt som god sjöman när fartyget är i fara, döms han till böter eller fängelse i högst två år.

7 § Försummar befälhavaren sina skyldigheter enligt 6 kap. 6 § andra stycket när någon annan är i sjönöd eller när fara hotar sjötrafiken eller enligt 8 kap. 4 § när fartyget sammanstött med ett annat fartyg, döms han till böter eller fängelse i högst två år.

8 § Om någon som med eller utan skuld har haft del i uppkomsten av en sjöolycka, genom att lämna olycksplatsen utan tvingande skäl eller på annat sätt, undandrar sig att vidta de åtgärder som skäligen kan krävas av honom eller om han undandrar sig att uppge namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen, döms han, om gärningen inte är belagd med straff i 7 §, till böter eller fängelse i högst ett år.

En befälhavare på ett fartyg som är infört i ett fartygsregister får i stället för sitt namn och hemvist uppge fartygets namn och hemort.

9 § Försummar befälhavaren vad han enligt 6 kap. 3 §, eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av den paragrafen, är skyldig att göra vid prejning eller visitering, döms han till böter eller fängelse i högst sex månader.

10 § En befälhavare döms till böter,

1. om han försummar att enligt 6 kap. 1 § tredje stycket underrätta redaren om fel eller brist i sjövärdigheten,
2. om han försummar att enligt 6 kap. 4 § andra stycket på fartyget medföra skeppshandlingar eller ett exemplar av denna lag,
3. om han försummar att avge rapport enligt 6 kap. 14 § eller uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i en sådan rapport,
4. om han vägrar att i fall som avses i 18 kap. 22 § överlämna fartygets nationalitetshandling till besiktningsmännen, eller
5. om han utan laga hinder vägrar att i ett sådant fall som avses i 22 kap. 2 § på fartyget ta med en befälhavare eller en sjöman, hans aska eller efterlämnade effekter.

Till samma straff döms en befälhavare eller en redare om han försummar att enligt 18 kap. 11 § göra anmälan om sjöförklaring eller om han uppsåtligen eller av oaktsamhet föranleder att en sjöförklaring skjuts upp, utan att förutsättningar finns enligt 18 kap. 9 §.

11 § Försummar någon sin skyldighet enligt denna lag i fråga om förande av dagbok eller kladd till dagbok eller lämnar han uppsåtligen eller av oaktsamhet oriktig eller vilseledande uppgift i dagboken eller kladden, döms han till böter.

Till samma straff döms

1. en befälhavare eller en redare om han obehörigen vägrar någon att ta del av en dagbok, en kladd till dagbok eller en på teknisk väg gjord uppteckning rörande fartygets navigering och gången av dess maskineri, samt
2. en redare om han försummar sin skyldighet att förvara en sådan handling.

12 § Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 eller 9 § och därigenom visat sig olämplig att utöva en sådan befattning på fartyg, för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller, skall domstolen besluta att han för viss tid eller för alltid skall fråntas rätten att utöva befattningen. Beslutet får även avse andra befattningar än den i vilken gärningen begåtts.

Om ett sådant beslut meddelas, skall domstolen samma dag underrätta Sjöfartsverket. I fråga om radiooperatör skall även Post- och telestyrelsen underrättas.

Vidtas åtgärder för att väcka åtal, får Sjöfartsverket i uppenbara fall

meddela beslut enligt första stycket för tiden intill dess lagakraftägande dom finns eller domstolen, sedan åtal väckts, förordnar annat. Om det inte längre finns fog för beslutet, skall detta omedelbart hävas. Rätten att överklaga Sjöfartsverkets beslut till regeringen är inte inskränkt till viss tid.

13 § Vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel jämställs med befälhavare den som har trätt i befälhavarens ställe och med redare den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget.

14 § Om flera har medverkat till en gärning som avses i 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 eller 9 §, gäller 23 kap. brottsbalken.

Straff döms inte ut enligt denna lag om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

21 kap. Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål

1 § Första domstol i tvistemål rörande ett förhållande som avses i denna lag är den tingsrätt som regeringen utser (sjörättsdomstol). Detta gäller också brottmål i fråga om en gärning som avses i denna lag, även om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Rör mål som anges i första stycket uteslutande en båt som inte hålls i drift yrkesmässigt eller annars i förvärvssyfte, får målet tas upp även av en tingsrätt som är behörig enligt 10 eller 19 kap. rättegångsbalken.

2 § I fråga om behörigheten för sjörättsdomstol att ta upp tvistemål som avses i 1 § första stycket skall bestämmelserna om laga domstol i tvistemål i allmänhet tillämpas.

Talan får även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort där fartyget finns. Har säkerhet för en fordran ställts hos en myndighet till befrielse från kvarstad eller en annan säkerhetsåtgärd, får talan väckas även vid sjörättsdomstolen för den ort där säkerheten har ställts. Talan angående en fordran som säkerheten har avsett får väckas vid sistnämnda sjörättsdomstol, även om säkerheten har upphört att gälla.

Finns inte sjörättsdomstol på den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första eller andra stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

Om flera är redare i ett fartyg skall fartygets hemort anses som rederiets hemvist.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller inte om annat följer av lagen (1992:794) med anledning av Sveriges tillträde till Luganokonventionen. Andra stycket gäller dock om fartyget är belagt med kvarstad.

3 § Talan om ansvarighet på grund av avtal om transport av stycke-

gods får väckas endast vid sjörättsdomstolen för den ort

1. där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, där han har sin vanliga vistelseort,

2. där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts,

3. där den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger, eller

4. som för detta ändamål har angetts i transportavtalet.

Trots bestämmelserna i första stycket får talan även väckas vid domstol som anges i 2 § andra stycket.

Finns inte sjörättsdomstol på den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första eller andra stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

Bestämmelserna i 2 § fjärde och femte styckena har motsvarande tillämpning.

4 § Talan om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods får väckas endast vid

1. sjörättsdomstol för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse,

2. sjörättsdomstol för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten,

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

4. domstol i den stat där befordringsavtalet träffades, förutsatt att svaranden har driftställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

Trots bestämmelserna i första stycket får talan även väckas vid domstol som anges i 2 § andra stycket.

Efter det att tvist har uppstått får parterna avtala att talan skall väckas vid en annan domstol eller att tvisten skall hänskjutas till skiljemän.

Finns inte sjörättsdomstol på den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första stycket 1 eller 2 eller andra eller tredje stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

Bestämmelserna i 2 § fjärde och femte styckena har motsvarande tillämpning.

5 § I fråga om behörigheten för sjörättsdomstol att ta upp brottmål som avses i 1 § första stycket skall bestämmelserna om laga domstol i brottmål i allmänhet tillämpas. Om sjörättsdomstol inte finns på den ort där den misstänkte skall svara enligt dessa bestämmelser, väcks åtal vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

6 § Talan mot dispasch förs genom klander hos tingsrätten för den ort där dispaschen är utgiven.

7 § En tingsrätt är i dispaschmål domför med tre eller högst fyra lagfarna domare tillsammans med tre särskilda ledamöter utsedda enligt 8 §. Rätten är dock domför med en lagfaren domare när målet bereds samt vid prövning om klander skall avvisas och vid handläggning enligt 8 § .

8 § För en domsaga vars tingsrätt får ta upp dispaschmål skall Sjöfartsverket varje år upprätta en förteckning, i vilken tas upp minst tolv personer som är kunniga i handel och sjöfart och som är lämpliga att tjänstgöra som särskilda ledamöter i dispaschmål. Bland dem som tagits upp i förteckningen utser rätten för varje mål tre för tjänstgöring som särskilda ledamöter. Om på grund av förfall eller något annat hinder föreskrivet antal ledamöter inte kan utses från förteckningen, utser rätten någon annan lämplig person att vara särskild ledamot.

En särskild ledamot skall vara svensk medborgare. Den som är underårig eller i konkurstillstånd eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. Den särskilda ledamoten har rätt till ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.

9 § Om någon vill klandra en dispasch skall han inom fyra veckor från dispaschens dag ge in en klanderinlaga till tingsrätten. Med de avvikelser som följer av tredje stycket i denna paragraf har bestämmelserna i 52 kap. 2, 3, 5, 6, 8, 9 och 10 - 12 §§ rättegångsbalken motsvarande tillämpning i mål om klander av dispasch.

Upptas klander av en dispasch har en motpart rätt att utan avgift få del av klanderinlagan. Vill han bemöta klandret skall han senast fyra veckor efter fullföljdstidens utgång ge in en skriftlig förklaring till tingsrätten. Tingsrätten bör sända meddelanden till alla kända sakägare om rätten att få del av klandret och att avge förklaring.

Rätten får hålla förhör eller förhandling även för annat ändamål än som avses i 52 kap. 10 § rättegångsbalken. Rättens avgörande av saken sker genom utslag.

10 § Tingsrättens utslag eller beslut i dispaschmål överklagas genom besvär.

11 § Bestämmelserna om särskilda rättsmedel i 58 och 59 kap. rättegångsbalken skall tillämpas i fråga om dispasch. Vad som sägs i 58 kap. 10 a och 13 §§ och 59 kap. 4 a § rättegångsbalken om fullföljd av talan gäller även klander av dispasch.

Vissa bestämmelser om sjömän m.m.

1 § Sedan ett fartyg utklarerats och i övrigt är färdigt att avgå får en ombordanställd inte för en skuld hindras att avresa och inte heller något av vad han fört ombord för tjänsten tas i mät eller beläggas med kvarstad.

2 § På ett svenskt fartyg skall, till det antal och mot den ersättning som regeringen föreskriver, tas med sjöman, vilken har rätt till fri resa enligt 29, 31 eller 32 § sjömanslagen (1973:282) eller vars resa till hemorten en svensk utlandmyndighet på någon annan grund är skyldig att besörja, till bestämmelseorten eller någon annan hamn som fartyget skall anlöpa under resan. Utan betalning skall tas med urna innehållande askan efter en avliden svensk befälhavare eller sjöman och, om det kan ske utan olägenhet, hans efterlämnade egendom. Fartygets befälhavare är ansvarig för att dessa skyldigheter fullgörs.

Regeringen får förordna att bestämmelserna i första stycket om en avliden befälhavares eller sjömans aska eller efterlämnade egendom skall gälla även i fråga om en avliden befälhavare eller sjöman från ett annat land.

Särskilda dragningsrätter

3 § Med särskilda dragningsrätter avses de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR).

Omräkning av SDR till svenska kronor skall ske efter kursen den dag då betalning sker eller, om säkerhet ställs för betalningen, då säkerheten ställs. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

Statsansvar för vissa rättsförluster m.m.

4 § Kommer till följd av 2 kap. 10 § eller 3 kap. 9 § ett förvärv eller en panträttsupplåtelse som avses där att gälla mot den rätte ägaren eller mot någon till vars förmån rådighetsinskränkning gäller enligt de paragraferna, har denne rätt till ersättning av staten för sin förlust på grund av förvärvet eller upplåtelsen.

Om någon lider förlust till följd av ett tekniskt fel i skepps-eller skeppsbyggnadsregistret vid användning av automatisk databehandling eller i en anordning som hos registermyndigheten eller någon annan statlig myndighet är ansluten till registret, har han rätt till ersättning av staten.

Har den skadelidande medverkat till förlusten genom att utan skälig anledning underlåta att vidta åtgärder för att bevara sin rätt eller har han på annat sätt medverkat till förlusten genom eget vållande, skall ersättningen efter vad som är skäligt sättas ned eller helt falla bort.

5 § Kommer till följd av beslut i ett ärende om rättelse förlust att drabba en rättsägare som avses i 2 kap. 29 §, har han rätt till ersättning av staten. Ersättning betalas dock inte om den skadelidande med hänsyn till felets beskaffenhet eller andra omständigheter bort inse att fel förekommit.

6 § Staten företräds i ett ärende om ersättning enligt 4 eller 5 § av den myndighet som regeringen bestämmer.

7 § Vill den som är part i ett mål om bestånd av en rätt till skepp eller skeppsbygge kräva ersättning enligt 4 §, om han förlorar målet, skall han antingen till gemensam handläggning med målet väcka talan mot staten om sitt ersättningskrav eller skriftligen underrätta den myndighet som avses i 6 § om rättegången.

Om förberedelsen i målet har avslutats utan att någon ersättningstalan väckts eller underrättelse lämnats enligt första stycket, skall domstolen förelägga parten att vidta en av åtgärderna inom en viss tid. Iakttas inte tiden är ersättningskravet förfallet. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

8 § Har den som enligt 4 eller 5 § är berättigad till ersättning av staten haft rätt att kräva beloppet av någon annan som skadestånd, träder staten in i rätten mot denne.

Ersättning enligt 4 eller 5 § på grund av en domstols dom betalas ut sedan domen har vunnit laga kraft.

Underrättelser till och biträde åt registermyndigheten

9 § Väcks talan om hävning eller återgång av ett förvärv av ett registrerat skepp eller skeppsbygge, en andel i eller villkorlig äganderätt till sådan egendom eller om bättre rätt till egendomen eller annars i en fråga som angår inskrivning i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, skall rätten genast underrätta registermyndigheten. Underrättelsen skall, utöver uppgift om parterna, innehålla sådana uppgifter om egendomen att den kan identifieras i registret.

När dom eller slutligt beslut i målet har vunnit laga kraft, skall rätten genast sända domen eller beslutet till registermyndigheten.

10 § Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Tullverket och polismyndigheterna skall biträda registermyndigheten med att vaka över att bestämmelser i lag eller annan författning om registrering och identifiering av skepp och inskrivning av rätt till skepp och andel i sådan

egendom efterlevs. De har för detta ändamål rätt till tillträde till ett skepp. De skall underrätta registermyndigheten om försummelser att efterleva bestämmelserna.

---

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Genom lagen upphävs, med de begränsningar som anges i 2, sjölagen (1891:35 s. 1) och lagen (1993:103) om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden.

2. Övergångsbestämmelserna till de lagar som anges i 1 eller till vidtagna ändringar däri skall fortfarande gälla i tillämpliga delar.

3. Om det i en lag eller annan författning hänvisas till föreskrifter som har ersatts genom bestämmelser i denna lag, skall i stället de nya bestämmelserna tillämpas.

4. I fråga om avtal om godsbefordran ingångna före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser. Om ett konossement har utfärdats efter ikraftträdandet enligt ett sådant avtal skall dock de nya bestämmelserna alltid tillämpas såvitt avser förhållandet till tredje man som innehar konossomentet.

5. I fråga om avtal om passagerarbefordran ingångna före ikraftträdandet gäller de äldre bestämmelserna i fall då den händelse som ansvarigheten grundas på har inträffat före ikraftträdandet.

2. Förslag till

Lag om ändring i utsökningsbalken (1981:774)

Härigenom föreskrivs att 10 kap. 12 § utsökningsbalken skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
	10 kap.
	12 §
Fordran upptas med det belopp till vilket den beräknas uppgå den dag då fördelningssammanträde skall äga rum. Beträffande fordran med sjöpanträtt skall iakttagas vad som föreskrivs *i 249 § andra stycket andra meningen sjölagen (1891:35 s. 1).* Panträtt på grund av inteckning får ej åtnjutas för mer än pantbrevets belopp jämte tillägg *enligt 264 § sjölagen.* Understiger fordringen pantbrevets belopp, upptas återstoden som ägarhypotek.	Fordran upptas med det belopp till vilket den beräknas uppgå den dag då fördelningssammanträde skall äga rum. Beträffande fordran med sjöpanträtt skall iakttagas vad som föreskrivs *i 3 kap. 41 § andra stycket andra meningen sjölagen (1994:000).* Panträtt på grund av inteckning får ej åtnjutas för mer än pantbrevets belopp jämte tillägg *enligt 3 kap. 4 § sjölagen.* Understiger fordringen pantbrevets belopp, upptas återstoden som ägarhypotek.
Om i skeppet gäller pantbrev som ej innehas av ägaren och någon fordran för vilken pantbrevet utgör säkerhet ej har blivit anmäld, upptas pantbrevets belopp och ett till tio procent av detta belopp beräknat tillägg.	
Ägarhypotek upptas utan tillägg *enligt 264 § sjölagen.*	Ägarhypotek upptas utan tillägg *enligt 3 kap. 4 § sjölagen.*

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Lag om ändring i lagen (1914:45) om kommission

Härigenom föreskrivs att 37 § lagen (1914:45) om kommission skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
37 §[1]	
Är gods, som inköpts för kommittentens räkning, försänt till honom, och försättes han i konkurs, eller får han till stånd offentlig ackordsförhandling utan konkurs, eller finnes han eljest vara på sådant obestånd, att det måste antagas, att fordran, varför kommissionären skulle haft panträtt i godset, om det funnits hos honom, icke kommer att rätteligen gäldas, skall vad i 39 och 41 §§ lagen om köp och byte av lös egendom samt *166 § sjölagen* är stadgat om säljares rätt att hindra godsets utgivande eller i visst fall kräva det åter från köparens borgenärer äga motsvarande tillämpning. Har kommissionären gjort bruk av den rätt, äge han göra sin panträtt i godset gällande såsom här ovan i 33 och 34 §§ sägs.	Är gods, som inköpts för kommittentens räkning, försänt till honom, och försättes han i konkurs, eller får han till stånd offentlig ackordsförhandling utan konkurs, eller finnes han eljest vara på sådant obestånd, att det måste antagas, att fordran, varför kommissionären skulle haft panträtt i godset, om det funnits hos honom, icke kommer att rätteligen gäldas, skall vad i 39 och 41 §§ lagen om köp och byte av lös egendom samt *13 kap. 57 § och 14 kap. 5 § andra stycket sjölagen* (1994:000) är stadgat om säljares rätt att hindra godsets utgivande eller i visst fall kräva det åter från köparens borgenärer äga motsvarande tillämpning. Har kommissionären gjort bruk av den rätt, äge han göra sin panträtt i godset gällande såsom här ovan i 33 och 34 §§ sägs.

Lag samma vare, där försäljningskommissionär sänt gods, som han haft till försäljning, tillbaka till kommittenten, och denne försättes i konkurs eller får till stånd offentlig ackordsförhandling utan konkurs eller eljest finnes vara på sådant obestånd, som i första stycket sägs.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

[1]Senaste lydelse 1921:237

Lag om ändring i lagen (1927:77) om försäkringsavtal

Härigenom föreskrivs att 61 § lagen (1927:77) om försäkringsavtal skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
61 §	
För den ersättningsskyldighet, som kan komma att åligga försäkringshavaren gent emot tredje man, vare försäkringsgivaren ansvarig i det fall, att fartyg eller frakt häftar för ersättning för skada, som uppkommit genom fartygs sammanstötning eller genom händelse, som *enligt 223 a § sjölagen* skall anses lika med sådan sammanstötning.	För den ersättningsskyldighet, som kan komma att åligga försäkringshavaren gent emot tredje man, vare försäkringsgivaren ansvarig i det fall, att fartyg eller frakt häftar för ersättning för skada, som uppkommit genom fartygs sammanstötning eller genom händelse, som *enligt 8 kap. 3 § sjölagen* (1994:000) skall anses lika med sådan sammanstötning.

Föreligger underförsäkring skall vad i 40 § stadgas äga tillämpning å ersättning som här avses.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Lag om ändring i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 §[1]	
Är genom skuldebrev eller annorledes gåva utfäst i penningar eller lösören, gälle den ej såsom fullbordad, med mindre det som utfäst är kommit i gåvotagarens besittning. I fråga om skepp eller skeppsbygge gäller i stället att gåva ej är att anse såsom fullbordad, med mindre inskrivning för förvärvet sökts enligt vad som stadgas därom *i sjölagen (1891:35 s. 1).* Har genom ett skuldebrev eller på annat sätt en gåva utfästs i en rättighet som registreras enligt aktiekontolagen (1989:827) eller lagen (1991:195) om penningmarknadskonton, fullbordas gåvan genom att rättigheten registreras för gåvotagaren enligt bestämmelserna i de lagarna eller, om rättigheten förvaltas enligt 8 kap. aktiekontolagen eller 3 kap. 1 § andra stycket lagen om penningmarknadskonton, genom att förvaltaren underrättas om utfästelsen.	Är genom skuldebrev eller annorledes gåva utfäst i penningar eller lösören, gälle den ej såsom fullbordad, med mindre det som utfäst är kommit i gåvotagarens besittning. I fråga om skepp eller skeppsbygge gäller i stället att gåva ej är att anse såsom fullbordad, med mindre inskrivning för förvärvet sökts enligt vad som stadgas därom *i sjölagen (1994:000).* Har genom ett skuldebrev eller på annat sätt en gåva utfästs i en rättighet som registreras enligt aktiekontolagen (1989:827) eller lagen (1991:195) om penningmarknadskonton, fullbordas gåvan genom att rättigheten registreras för gåvotagaren enligt bestämmelserna i de lagarna eller, om rättigheten förvaltas enligt 8 kap. aktiekontolagen eller 3 kap. 1 § andra stycket lagen om penningmarknadskonton, genom att förvaltaren underrättas om utfästelsen.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

[1]Senaste lydelse 1991:200

Lag om ändring i lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*

2 §[1]

I fråga om registreringspliktiga svenska fartyg får regeringen, i den mån det prövas erforderligt, förordna, att resa med sådant fartyg må företagas allenast med tillstånd av regeringen eller den regeringen därtill bemyndigat och under iakttagande av de villkor, som må hava uppställts för tillståndet. Vad nu sagts skall dock ej äga tillämpning å fartyg, för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat och vars bruttodräktighet understiger 350.

För fortskaffande av proviant eller andra förnödenheter för fartyget, förnödenheter, tillhöriga passagerare eller å fartyget anställda personer, eller gods som bärgats ombord å fartyget må villkor icke uppställas.

Utan hinder av förordnande, varom i första stycket sägs, skola i sjölagen givna föreskrifter, som avse befogenhet för befälhavaren att sälja av redarens gods eller för befälhavaren eller bortfraktaren att sälja av lasten eller vilka röra lossning av gods annorstädes än i bestämmelseorten, äga tillämpning, ändå att därigenom gods skiljes från fartyget å annan ort än som vid lämnande av tillstånd till resan bestämts; dock må i fall, som avses i 133 § sjölagen, lossning av gods icke utan medgivande av regeringen eller den regeringen därtill bemyndigat äga rum annorstädes än i lastningshamnen.	*Trots förordnande enligt första stycket, skall i sjölagen (1994:000) givna föreskrifter, som avser befogenhet för en befälhavare att sälja av redarens gods eller för en befälhavare, transportör eller bortfraktare att sälja av lasten eller som rör lossning av gods på annan plats än på bestämmelseorten, tillämpas även om därigenom gods skiljs från fartyget på annan ort än som vid lämnande av tillstånd till resan bestämts; dock får i fall, som avses i 13 kap. 11 § tredje stycket och 14 kap. 34 § sjölagen, lossning av gods inte ske på annan plats än i lastningshamnen utan medgivande av regeringen eller av den som*

[1]Senaste lydelse 1982:261

regeringen därtill bemyndigat.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

7. Förslag till

Lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

Härigenom föreskrivs att 11 kap. 2 § luftfartslagen (1957:297) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	11 kap.
	2 §[1]
Den som bärgar ett luftfartyg som har förolyckats eller befinner sig i nöd och alla som medverkar vid bärgningen har rätt till bärgarlön. Detsamma gäller vid bärgning av gods ombord på ett sådant fartyg eller av något som hör till fartyget eller godset. I fråga om bärgarlönen tillämpas bestämmelserna *i 225-227 §§ sjölagen (1891:35 s. 1).* Den som i en sådan nödsituation räddar människor från fartyget eller medverkar vid deras räddning har också rätt till en del av bärgarlönen. De särskilda kostnader som någon i övrigt har haft för bevarandet av ett luftfartyg eller av gods skall också ersättas, om kostnaderna har varit nödvändiga.	Den som bärgar ett luftfartyg som har förolyckats eller befinner sig i nöd och alla som medverkar vid bärgningen har rätt till bärgarlön. Detsamma gäller vid bärgning av gods ombord på ett sådant fartyg eller av något som hör till fartyget eller godset. I fråga om bärgarlönen tillämpas bestämmelserna *i 16 kap. 2-4 §§ sjölagen (1994:000).* Den som i en sådan nödsituation räddar människor från fartyget eller medverkar vid deras räddning har också rätt till en del av bärgarlönen. De särskilda kostnader som någon i övrigt har haft för bevarandet av ett luftfartyg eller av gods skall också ersättas, om kostnaderna har varit nödvändiga.

Om gods eller något som hör till gods har bärgats eller bevarats, svarar ägaren inte personligen utan endast med det som har bärgats eller bevarats.

Den som deltar i en bärgning trots ett uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, ägare eller innehavare har inte rätt till bärgarlön. Detsamma gäller i fråga om ersättning för kostnader för bevarande av fartyg och gods.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

[1]Senaste lydelse 1986:166

8. Förslag till

Lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §[1]	
Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) *eller 325 § eller 325 a § sjölagen (1891:35 s. 1)* skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.	Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) *eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:000)* skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma skall gälla om sådana drycker eller berusningsmedel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om berusningsmedlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Medför någon i strid mot gällande bestämmelser spritdrycker, vin eller starköl vid en offentlig tillställning, skall dessa också förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

[1]Senaste lydelse 1991:667

Lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970:105)

Härigenom föreskrivs att 11 § sjöarbetstidslagen (1970:105) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
11 §	
Utöver skeppstjänst under den ordinarie arbetstid som är medgiven enligt 4-9 §§ eller den längre ordinarie arbetstid som är överenskommen i kollektivavtal, vilket tillkommit i den ordning som anges i 2 § tredje stycket, får skeppstjänst på övertid åläggas sjöman under högst 13 timmar i veckan och, om så medges i sådant kollektivavtal, ytterligare högst 5 timmar i veckan.	
Övertidsarbete bör ej förekomma regelbundet.	
Från den i första stycket föreskrivna begränsningen undantages skeppstjänst på övertid som är nödvändig för	Från den i första stycket föreskrivna begränsningen undantages skeppstjänst på övertid som är nödvändig för
a) att avvärja hotande fara för fartyg, liv eller gods,	a) att avvärja hotande fara för fartyg, liv eller gods,
b) att lämna hjälp *enligt 62 § andra stycket, 222 eller 223 § sjölagen (1891:35 s. 1),*	b) att lämna hjälp *enligt 6 kap. 6 § andra stycket och 8 kap. 3 eller 4 § sjölagen (1994:000)*
c) att deltaga i sådan övning med säkerhetsanordningar som skall företagas enligt lag eller annan författning,	c) att deltaga i sådan övning med säkerhetsanordningar som skall företagas enligt lag eller annan författning,
d) nödvändig vakttjänst i hamn,	d) nödvändig vakttjänst i hamn,
e) åtgärd som påkallas av myndighet i hamn,	e) åtgärd som påkallas av myndighet i hamn,
f) åtgärd som föranledes av att besättningen blivit minskad under resan,	f) åtgärd som föranledes av att besättningen blivit minskad under resan,
g) annan åtgärd som ej kan tåla uppskov och som ej kunnat planeras att utföras på annan tid.	g) annan åtgärd som ej kan tåla uppskov och som ej kunnat planeras att utföras på annan tid.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Lag om ändring i förmånsrättslagen (1970:979)

Härigenom föreskrivs att 9 § förmånsrättslagen (1970:979) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
9 §[1]	
Särskilda förmånsrätter gäller inbördes efter paragrafernas följd och efter den i 4-7 §§ angivna numreringen.	
Förmånsrätt enligt 4 § 3 har dock företräde framför förmånsrätt enligt 4 § 2 på grund av annan retentionsrätt än som avses *i 247 § sjölagen (1891:35 s. 1).*	Förmånsrätt enligt 4 § 3 har dock företräde framför förmånsrätt enligt 4 § 2 på grund av annan retentionsrätt än som avses *i 3 kap. 39 § sjölagen (1994:000).*
Förmånsrätt på grund av utmätning har företräde framför förmånsrätt på grund av företagsinteckning, vilken har sökts samma dag som beslutet om utmätning meddelades eller senare, och framför förmånsrätt på grund av annan inteckning, vilken har sökts samma inskrivningsdag som ett ärende angående anteckning om utmätningen har tagits upp eller senare.	
Utmätning ger företräde framför senare utmätning av samma egendom, om ej annat följer av 4 kap. 30 § andra stycket eller 7 kap. 13 § utsökningsbalken. Utmätning för flera fordringar på en gång ger lika rätt. Om det inbördes företrädet i övrigt mellan fordringar med samma slag av förmånsrätt finns för vissa fall särskilda bestämmelser.	
Vad i denna paragraf föreskrives om förmånsrätt på grund av utmätning tillämpas även i fråga om förmånsrätt på grund av betalningssäkring.	

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

[1]Senaste lydelse 1981:806

Lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Härigenom föreskrivs att 1, 18 och 52 §§ sjömanslagen (1973:282) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §	
Denna lag gäller arbetstagare, som är anställd för fartygsarbete på svenskt fartyg och som under den tid han tjänstgör ombord har befattning på fartyget.	
I fråga om arbetstagare, som utför fartygsarbete på svenskt fartyg men ej har befattning ombord, äger 24, 26, 27, 36 §§, 37 § första och andra styckena, 41 §, 42 § första och andra styckena, 44, 45 §§, 47 § första stycket, 48, 51, 53-55, 59, 60, 65, 67-70 §§, 72 § andra stycket och 74-76 §§ motsvarande tillämpning.	
I andra stycket angivna bestämmelser gäller även den som *medtages* ombord på svenskt fartyg *enligt 346 § sjölagen (1891 nr 35 s. 1).*	I andra stycket angivna bestämmelser gäller även den som *tas med* ombord på svenskt fartyg *enligt 22 kap. 2 § sjölagen (1994:000).*
18 §	
Befälhavaren får skilja sjöman från hans befattning på fartyget, om sjömannen	
1. är oduglig för befattningen,	
2. ej infinner sig ombord i rätt tid och fartyget skall avgå eller annan måste antagas i hans ställe,	
3. gör sig skyldig till svårare tjänsteförseelse, såsom upprepad vägran att åtlyda förmans order, våld mot överordnad eller misshandel av andra ombordvarande,	
4. i tjänsten vid upprepade tillfällen uppträder påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel,	
5. gör sig skyldig till stöld eller annat svårare brott, döljer obehörig person ombord under omständigheter, som kan utsätta fartyget för äventyr, eller ombord döljer gods, som är tullpliktigt eller förbjudet till utförsel på avgångsorten eller införsel på bestämmelseorten, eller	
6. drar tvist om anställningsförhållandet *inför utländsk myndighet.*	6. drar tvist om anställningsförhållandet *inför utländsk myndighet i strid med bestämmelserna i 14 §.*
Om undersökning av fartygsnämnd i de fall där sådan skall finnas gäller 22 eller 23 §.	

52 §

Om befälhavares ansvarighet för skada finns bestämmelser *i sjölagen (1891 nr 35 s. 1).*

Om befälhavares ansvarighet för skada finns bestämmelser *i sjölagen (1994:000).*

I fråga om annan sjömans ansvarighet för skada, som han vållar i tjänsten, gäller bestämmelserna i skadeståndslagen (1972:207) om arbetstagares skadeståndsansvar.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Lag om ändring i lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss

Härigenom föreskrivs att 6, 18 och 22 §§ lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
6 §[1]	
Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket föreligger endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller annan på ägarens vägnar enligt denna lag eller motsvarande bestämmelser i en annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond uppgående till det ansvarighetsbelopp som gäller för ägaren och det tilläggsbelopp som fastställs *enligt 353 § andra stycket sjölagen (1891:35 s. 1).*	Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket föreligger endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller annan på ägarens vägnar enligt denna lag eller motsvarande bestämmelser i en annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond uppgående till det ansvarighetsbelopp som gäller för ägaren och det tilläggsbelopp som fastställs *enligt 12 kap. 4 § andra stycket sjölagen (1994:000).*
Ansvarighetsbeloppet omräknas till svenskt mynt med tillämpning av bestämmelserna *i 369 § andra stycket sjölagen.*	Ansvarighetsbeloppet omräknas till svenskt mynt med tillämpning av bestämmelserna *i 22 kap. 3 § andra stycket sjölagen.*
Begränsningsfond skall här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning har väckts enligt 18 §.	
I fråga om förfarandet när begränsningsfond enligt denna lag upprättas och om förlust i vissa fall av möjligheten att erhålla ersättning för fordran som kan åberopas mot fonden skall bestämmelserna *i 352-364 §§ sjölagen* ha motsvarande	I fråga om förfarandet när begränsningsfond enligt denna lag upprättas och om förlust i vissa fall av möjligheten att erhålla ersättning för fordran som kan åberopas mot fonden skall bestämmelserna *i 12 kap. 3-15 §§ sjölagen* ha motsvarande

[1]Senaste lydelse 1983:700

tillämpning. Betalning eller säkerhet som avses *i 353 §* andra stycket får dock krävas också i fråga om ränta för tiden till dess fonden upprättas. Vad som sägs *i 353 § fjärde stycket* om verkan som avses *i 241 § sjölagen* skall i stället gälla verkan som avses i 9 § förevarande lag. Följs inte föreläggande *enligt 353 § fjärde stycket*, skall i förordnande som där sägs tillkännages att rätt till ansvarsbegränsning inte längre föreligger.	tillämpning. Betalning eller säkerhet som avses *i 12 kap. 4 § andra stycket* får dock krävas också i fråga om ränta för tiden till dess fonden upprättas. Vad som sägs *i 12 kap. 4 § fjärde stycket* om verkan som avses *i 9 kap. 8 § sjölagen* skall i stället gälla verkan som avses i 9 § förevarande lag. Följs inte föreläggande *enligt 12 kap. 4 § fjärde stycket*, skall i förordnande som där sägs tillkännages att rätt till ansvarsbegränsning inte längre föreligger.

18 §[2]

Talan om ersättning för oljeskada, som enligt 17 § får tas upp i Sverige, väcks vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom.

Har talan om ersättning för skada som uppkommit på grund av samma olycka väckts vid flera domstolar, skall regeringen förordna en av dessa domstolar att handlägga samtliga mål.

Har en begränsningsfond upprättats här i landet enligt 6 §, prövar den domstol, vid vilken fonden har upprättats, frågor om ansvarighetsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. Denna prövning skall göras i begränsningsmål som avses *i 15 kap. sjölagen (1891:35 s. 1).*	Har en begränsningsfond upprättats här i landet enligt 6 §, prövar den domstol, vid vilken fonden har upprättats, frågor om ansvarighetsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. Denna prövning skall göras i begränsningsmål som avses *i 12 kap. sjölagen (1994:000).*

22 §[3]

Denna lag gäller inte i fråga om oljeskada orsakad av örlogsfartyg eller annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Har ett sådant fartyg orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, skall dock bestämmelserna i 1 §, 2 §

[2] Senaste lydelse 1983:700.
[3] Senaste lydelse 1983:700.

tredje stycket, 3-5, 10 och 18 §§ tillämpas.

Har ett fartyg som vid tiden för olyckan inte befordrade olja som bulklast orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § tredje och femte styckena, 3, 10 och 18 §§. I fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet gäller i sådant fall bestämmelserna *i 10 kap. sjölagen (1891:35 s. 1).*

Har ett fartyg som vid tiden för olyckan inte befordrade olja som bulklast orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § tredje och femte styckena, 3, 10 och 18 §§. I fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet gäller i sådant fall bestämmelserna *i 9 kap. sjölagen (1994:000).*

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 och 3 §§ lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §[1]	
Registrering enligt denna lag sker i det båtregister som avses *i 2 § andra stycket sjölagen (1891:35 s. 1).*	Registrering enligt denna lag sker i det båtregister som avses *i 1 kap. 2 § andra stycket sjölagen (1994:000).*
Båtregisterärenden är ärenden om 1. registrering eller avregistrering av båt, 2. anteckning av båtförvärv, 3. annan införing i båtregistret, som sker på grund av föreskrift i lag eller annan författning.	
3 §	
Registrering i båtregistret sker under igenkänningssignal som avses *i 8 § sjölagen (1891:35 s. 1).*	Registrering i båtregistret sker under igenkänningssignal som avses *i 1 kap. 8 § sjölagen (1994:000).*

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

[1]Senaste lydelse 1987:774

Lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

Härigenom föreskrivs att 10 kap. 8 § lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	10 kap.
	8 §[1]
Mål om ansvar för brott som avses i denna lag eller om ersättning för åtgärder som verkställts enligt 7 kap. 9 § handläggs av tingsrätt som är behörig domstol enligt rättegångsbalken eller *enligt 336-338 §§ sjölagen (1891:35 s. 1).*	Mål om ansvar för brott som avses i denna lag eller om ersättning för åtgärder som verkställts enligt 7 kap. 9 § handläggs av tingsrätt som är behörig domstol enligt rättegångsbalken eller *enligt 21 kap. 1, 2 och 5 §§ sjölagen (1994:000).*

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

[1]Senaste lydelse 1985:217

Lag om ändring i lagen (1981:6) om konkurs som omfattar egendom i annat nordiskt land

Härigenom föreskrivs att 8 § lagen (1981:6) om konkurs som omfattar egendom i annat nordiskt land skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*

8 §

Fråga huruvida särskild förmånsrätt äger rum i egendom som vid tiden för konkursbeslutet fanns i ett annat nordiskt land samt fråga om företrädet mellan flera särskilda förmånsrätter i sådan egendom avgörs enligt det landets lag. Särskild förmånsrätt har företräde framför allmän förmånsrätt när det gäller angiven egendom.

Beträffande förmånsrätt i fartyg och fartyg under byggnad gäller utan hinder av första stycket *259, 260 och 280 §§ sjölagen (1891:35 s. 1).* Detsamma gäller beträffande annan verkan i förhållande till tredje man.	Beträffande förmånsrätt i fartyg och fartyg under byggnad gäller utan hinder av första stycket *3 kap. 21, 51 och 52 §§ sjölagen (1994:000).* Detsamma gäller beträffande annan verkan i förhållande till tredje man.

Fråga huruvida förmånsrätt äger rum för skatt eller avgift som pålagts i ett annat nordiskt land bedöms enligt det landets lag. Allmän förmånsrätt som sålunda skall gälla omfattar inte annan egendom än den som vid tiden för konkursbeslutet fanns i det andra landet. Ur denna egendom får inte med den allmänna förmånsrätten tas ut mer än vad som återstår sedan från värdet av egendomen har frånräknats en andel av summan av fordringarna mot konkursboet och konkursfordringar med annan allmän förmånsrätt än den som följer med skatt eller avgift. Den andel som skall frånräknas bestäms så, att den motsvarar förhållandet mellan egendomen i det andra landet och all den egendom som ingår i konkursboet. Skall finsk lag tillämpas enligt första meningen i detta stycke, gäller, utan hinder av första stycket andra meningen, vad som i finsk lag föreskrivs om företrädet mellan allmän förmånsrätt för skatt och särskild förmånsrätt för annan fordran.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

Härigenom föreskrivs att 30 § mönstringslagen (1983:929) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
30 §	
I mål om ansvar för brott enligt denna lag skall *336 och 338 §§ sjölagen (1891: 35 s. 1) tillämpas.*	I mål om ansvar för brott enligt denna lag skall *21 kap. 1 och 5 §§ sjölagen (1994:000) tillämpas.*

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Lag om ändring i lagen (1983:1015) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 6 april 1974 om en uppförandekod för linjekonferenser

Härigenom föreskrivs att 10 § lagen (1983:1015) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 6 april 1974 om en uppförandekod för linjekonferenser skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	10 §
Mål enligt 7 § prövas av den tingsrätt som är behörig *enligt 336-337 §§ sjölagen (1891:35 s. 1).* Finns inte behörig sjörättsdomstol, får talan väckas vid Stockholms tingsrätt.	Mål enligt 7 § prövas av den tingsrätt som är behörig *enligt 21 kap. 1 och 2 §§ sjölagen (1994:000).* Finns inte behörig sjörättsdomstol, får talan väckas vid Stockholms tingsrätt.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Lag om ändring i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 §	
Inskrivningsmyndigheten är beskattningsmyndighet.	
Med inskrivningsmyndighet avses i denna lag också den *i 2 § sjölagen (1891:35 s. 1)* angivna registermyndigheten.	Med inskrivningsmyndighet avses i denna lag också den *i 1 kap. 2 § sjölagen (1994:000)* angivna registermyndigheten.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Lag om ändring i lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
6 §[1]	
I fråga om fartyg som är införda i skepps- eller båtregistret *enligt 2 § andra stycket sjölagen (1891:35 s. 1)* eller i motsvarande utländskt register skall vid tillämpningen av denna lag den som är antecknad i registret anses som ägare. Har ett förvärv av skepp skrivits in i skeppsregistret med stöd av *14 § tredje stycket första meningen sjölagen,* anses förvärvaren som ägare. Vad som sägs om ett fartygs ägare gäller i övrigt innehavaren i fråga om fartyg som innehas på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.	I fråga om fartyg som är införda i skepps- eller båtregistret *enligt 1 kap. 2 § andra stycket sjölagen (1994:000)* eller i motsvarande utländskt register skall vid tillämpningen av denna lag den som är antecknad i registret anses som ägare. Har ett förvärv av skepp skrivits in i skeppsregistret med stöd av *2 kap. 4 § tredje stycket första meningen sjölagen,* anses förvärvaren som ägare. Vad som sägs om ett fartygs ägare gäller i övrigt innehavaren i fråga om fartyg som innehas på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

[1]Senaste lydelse 1992:1656

Lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

Härigenom föreskrivs att 12 kap. 5 och 7 §§ samt 13 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	12 kap.
	5 §
Ingen får dömas till ansvar enligt denna lag, om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller *sjölagen (1891:35 s. 1).*	Ingen får dömas till ansvar enligt denna lag, om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller *sjölagen (1994:000).*
	7 §
Mål om ansvar och förverkande enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen handläggs av domstol som är behörig enligt bestämmelserna *i 336 och 338 §§ sjölagen (1891:35 s. 1).*	Mål om ansvar och förverkande enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen handläggs av domstol som är behörig enligt bestämmelserna *i 21 kap. 1 och 5 §§ sjölagen (1994:000).*
	13 kap.
	5 §
Bestämmelser om befälhavarens skyldighet att anmäla vissa händelser ombord till sjöfartsverket finns *i sjölagen (1891:35 s. 1).*	Bestämmelser om befälhavarens skyldighet att anmäla vissa händelser ombord till sjöfartsverket finns *i sjölagen (1994:000).*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva skyldighet för redare och befälhavare att anmäla

1. inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen,
2. uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1992:1672) om paketresor skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	18 §
Skador som omfattas av bestämmelserna *i sjölagen (1891:35 s. 1),* luftfartslagen (1957:297), järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de lagarna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda lagarna.	Skador som omfattas av bestämmelserna *i sjölagen (1994:000),* luftfartslagen (1957:297), järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de lagarna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda lagarna.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 3 mars 1994.

Närvarande statsråd: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden B. Westerberg, Friggebo, Johansson, Laurén, Hörnlund, Olsson, Svensson, af Ugglas, Dinkelspiel, Thurdin, Hellsvik, Wibble, Björck, Könberg, Lundgren, Unckel, P. Westerberg

Föredragande: statsrådet Laurén

Proposition om ny sjölag

1 Inledning

Bestämmelser om befordran av gods till sjöss finns i 5 kap. sjölagen. Dessa bestämmelser bygger i viktiga delar på 1924 års internationella konvention rörande konossement i dess ändrade lydelse genom 1968 års tilläggsprotokoll (de s.k. Haag-Visby-reglerna).

Genom tilläggsdirektiv den 27 november 1980 fick den då sittande sjölagsutredningen i uppdrag att göra en allmän översyn av reglerna för godsbefordran med hänsyn till sjöfartens utveckling. Därvid skulle linjefartens ställning i systemet särskilt övervägas. Vidare skulle utredningen överväga om 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (de s.k. Hamburgreglerna) kunde införlivas med den svenska sjölagstiftningen. Utredningen skulle i så fall lägga fram nödvändiga lagregler för ett tillträde till konventionen.

Sjölagsutredningen har i slutbetänkandet (SOU 1990:13) Översyn av sjölagen 2 behandlat de frågor som angavs i direktiven.

Utredningen har samarbetat med motsvarande kommittéer i Danmark, Finland och Norge. Samarbetet har resulterat i lagförslag som är i huvudsak likalydande. Det svenska betänkandet har remissbehandlats.

Till protokollet i detta ärende bör fogas dels en sammanfattning av betänkandet som *bilaga 1*, dels utredningens lagförslag som *bilaga 2*, dels en förteckning över remissinstanserna som *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i lagstiftningsärendet (Justitiedepartementet dnr 90-1162).

Under lagstiftningsärendets beredning i Justitiedepartementet har överläggningar hållits med företrädare för ansvariga departement i Danmark, Finland och Norge.

Regeringen beslutade den 11 november 1993 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som utarbetats i ärendet. De till Lagrådet remitterade förslagen bör bifogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 7.*

Lagrådet har yttrat sig över förslagen. Yttrandet fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 8.*

Lagrådet har i allt väsentligt godtagit lagförslagen. I sitt yttrande har Lagrådet dock föreslagit vissa ändringar i och justeringar av lagtexten. Förslagen till omformuleringar gäller till en stor del tekniska lösningar eller är av redaktionellt slag. I några avseenden har emellertid ändringsförslagen även materiell betydelse.

Förslaget till en ny sjölag bygger, i likhet med tidigare stora reformer på det sjörättsliga området, på ett kommittéförslag som har tillkommit i nordiskt samarbete. Efter sedvanlig remissbehandling av kommittéförslaget har överläggningar ägt rum mellan företrädare för ansvariga departement i de nordiska länderna. I Danmark har en proposition redan lagts fram och i Finland och Norge kommer propositioner att läggas fram under våren 1994.

Enligt min mening är det av stor betydelse för det omfattande samarbetet mellan de nordiska länderna på sjöfartsområdet att de sjörättsliga reglerna i Norden är så enhetliga som möjligt. Jag har också med tillfredsställelse kunnat konstatera att det på alla punkter av betydelse har varit möjligt att finna gemensamma lösningar. Det remitterade förslaget om en ny sjölag överensstämmer därför i allt väsentligt med övriga nordiska förslag.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört om värdet av likhet mellan de nordiska ländernas lagstiftning på ifrågavarande område måste det enligt min mening finnas starka skäl om man i Sverige skall välja lösningar som i sak skiljer sig från de regler som kommer att gälla i de andra nordiska länderna. Jag anser det också vara viktigt att den redaktionella utformningen av de enskilda bestämmelserna i sjölagarna blir i huvudsak densamma.

I de flesta fall har jag funnit att jag kan godta de förslag till ändringar i lagtexten som Lagrådet har föreslagit. Även i övrigt har jag i allt väsentligt kunnat beakta vad lagrådet har anfört. Endast på några punkter anser jag mig inte kunna följa förslagen. Det rör synpunkter på bestämmelserna i 13 kap. 12 §, 14 kap. 7, 30, 37, 39, 51, 52, 62, 71, 73 och 74 §§ samt 15 kap. 4 §. Jag återkommer till detta i specialmotiveringen till respektive paragraf.

Som en mera allmän synpunkt har Lagrådet satt i fråga om det är motiverat med rubriker före varje enskild paragraf. Lagrådet har därvid anfört att det finns en risk för att den goda vägledning som rubriksättningen utlovar inte alltid infrias. Jag kan hålla med Lagrådet om att sådana rubriker inte alltid ger en heltäckande bild av vad den förestående paragrafen handlar om. Läsaren ges dock ändå en allmän bild som kan vara till stor hjälp vid sökandet efter en viss regel i lagen. Rubriksättningen är också, och inte minst, till

stor hjälp vid jämförelser mellan den svenska lagen och andra nordiska sjölagar. Jag är därför inte beredd att gå ifrån vad man tidigare i detta avseende enats om i det nordiska samarbetet.

I övrigt har jag gjort vissa redaktionella ändringar.

2.1 Allmänna utgångspunkter

2.1.1 Bakgrund

Den svenska sjölagen härrör från år 1891. Lagen tillkom efter samarbete mellan lagstiftningskommittéer i Sverige, Danmark och Norge och utgör ett av de äldsta exemplen på nordiskt lagstiftningssamarbete. Också det arbete med att revidera sjölagen som därefter har förekommit har i allmänhet bedrivits gemensamt för Sverige, Danmark och Norge samt, från 1920-talet, även för Finland.

Sjölagens bestämmelser är i princip tillämpliga på all sjöfart men bestämmelserna är till stor del utformade med tanke främst på handelssjöfarten. De från praktisk synpunkt kanske viktigaste reglerna i lagen är de om befordran av gods, vilka finns i lagens 5 kap. Ursprungligen byggde det sjörättsliga transportansvaret på ett strikt ansvar med undantag för force majeure. Med tiden kom emellertid ansvaret att förlora det mesta av sitt innehåll genom att bestämmelserna var dispositiva. Friskrivningar tillämpades i stor utsträckning. Det rättstekniska hjälpmedlet för att stoppa denna utveckling blev att införa tvingande rättsregler. Den privata internationella föreningen av sjörättsjurister Comité Maritime International (CMI) inledde ett arbete på att åstadkomma en internationell konvention i ämnet och en sådan antogs av CMI i Haag år 1922. Den antogs också vid en av den belgiska regeringen två år senare sammankallad diplomatkonferens. Denna konvention, 1924 års internationella konvention rörande konossement, kallas allmänt för Haagreglerna.

Konventionens främsta syfte var att stärka konossementets värde som omsättningspapper genom att trygga konossementförvärvarens rätt att få ut det i konossementet angivna godset eller en rimlig ersättning för godset. En grundtanke var att redarna skulle ha ett presumtionsansvar för fartygets sjövärdighet liksom för den kommersiella hanteringen av godset. Däremot betraktades sjöresan alltjämt som ett gemensamt äventyr för fartyg och last och det blev lastägarens sak att genom varuförsäkring täcka de risker som var förenade med navigeringen och handhavandet av själva fartyget.

Haagreglerna blev allmänt accepterade av världens stora sjöfartsnationer. Reglerna infördes i svensk lagstiftning genom den omfattande lagreform som brukar kallas för 1936 års sjölagsändringar. Då tillkom såväl ett nytt 5 kap. i sjölagen som den särskilda lagen (1936:277) om konossement, den s.k. konossementlagen. Därigenom skapades för svensk del en ganska svårhanterlig "dubbelspårighet" genom att viss fart föll under konossementlagen, i princip sådan konossementsfart som avsåg export från Sverige samt import från stat som var ansluten till 1924 års konvention, medan annan fart föll under sjölagen.

Trots den internationella framgången för Haagreglerna medförde dessa inte åsyftad enhetlighet. Framför allt kom ansvarsbeloppen att

bli olika mellan olika länder. Framväxten av nya lasthanteringsmetoder och systemtransporter medförde också svårigheter att tillämpa regler som utgick från en annan verklighet.

CMI tog därför intitiativ till att utarbeta ett tilläggsprotokoll till Haagreglerna varigenom dessa svårigheter skulle övervinnas med ett minimum av ändringar och tillägg till den ursprungliga texten. Ett förslag antogs vid CMI:s konferens i Stockholm år 1963 samt därefter vid en diplomatkonferens i Bryssel år 1968. Tilläggsreglerna fick namnet Visbyreglerna.

Visbyreglerna införlivades i svensk rätt genom ändringar i sjölagen år 1973. De sammantagna konventionsreglerna (Haag-Visbyreglerna, se *bilaga 4* till detta protokoll) arbetades in i 5 kap. sjölagen samtidigt som dåvarande regler om passagerarbefordran bröts ut till ett särskilt kapitel.

Den genom Haagreglerna etablerade balansen mellan berörda intressen vilade på den kompromiss som utarbetats av näringen själv, särskilt sådan den företrädde i de stora industriländerna. De mycket måttliga justeringar som gjordes genom Visbyreglerna bibehöll denna balans. Bland utvecklingsländerna rådde därför den uppfattningen att Visbyreglerna innebar en alldeles otillräcklig reform som i själva verket konserverade ett äldre rättstillstånd. I varje fall önskade utvecklingsländerna sätta hela ansvarssystemet under debatt och själva vara företrädda från början i hela lagstiftningsprocessen.

Efter arbete i olika organ inom Förenta Nationerna (FN) antog FN vid en konferens i Hamburg år 1978 en konvention om sjötransport av gods, allmänt kallad Hamburgreglerna (se *bilaga 5* till detta protokoll). Ansvarsprincipen enligt denna konvention bygger, liksom Haagreglerna, på ett presumtionsansvar men till skillnad från Haagreglerna omfattar ansvaret även sjöfartsmiljöns säregna faror vid navigeringen eller handhavandet av fartyget (s.k. nautiskt fel). Sverige har inte antagit Hamburgreglerna. Konventionen har dock trätt i kraft den 1 november 1992. Frågan om en svensk anslutning till Hamburgreglerna behandlas i avsnitt 2.1.5.

År 1985 upphävdes konossementslagen. Härigenom försvann den ovan berörda "dubbelspårigheten" ur den svenska sjölagstiftningen.

2.1.2 Sjölagens regler om godsbefordran

Bestämmelserna i 5 kap. sjölagen är uppdelade på fem huvudavdelningar. Den första avdelningen (71-75 §§) är av inledande natur och innehåller bestämmelser som är gemensamma för alla typer av avtal om befordran av gods med fartyg. Därefter följer tre avsnitt som behandlar i tur och ordning resebefraktning (76-136 §§), tidsbefraktning (137-150 §§) och konossement (151-167 §§). Kapitlet avslutas med tre paragrafer (168-170 §§) som reglerar frågan i vilken utsträckning kapitlets bestämmelser är tvingande och frågan om tillämplig lag.

Avsnittet om resebefraktning innehåller huvudsakligen regler om hel- och delbefraktning av fartyg men i vissa bestämmelser har in-

tagits särskilda regler för styckegods. Blandningen av regler för olika befordringsslag har sin bakgrund i en tidigare strävan inom både lagstiftning och doktrin efter att sammanhålla fraktavtalet som en enhetlig avtalstyp. Befraktning av helt fartyg eller del av fartyg fick stå i fokus och bestämma utformningen av reglerna. Men samtidigt blev det allt vanligare att en transportkund skickade ett kolli eller flera kollin med fartyg från en hamn till en annan, s.k. styckegodsbefraktning. Vid 1936 års sjölagsändringar, då linjefarten med styckegods redan tagit ansenliga proportioner, bibehölls dock den traditionella attityden att inte uppmärksamma linjefarten särskilt - med undantag för några mycket speciella stadganden om lastningstid, lossningstid och uppläggning av gods (79, 88, 106 och 115 §§ sjölagen). Styckegodsbefraktning ansågs således alltjämt vara ett särskilt slag av resebefraktning och följde därför resebefraktningsreglerna, med undantag för några få särbestämmelser.

Likaså behöll man vid 1973 års sjölagsreform det traditionella synsättet att linjefarten var en speciell form av resebefraktning. Inarbetningen av Haag-Visbyreglerna i sjölagen innebar därför exempelvis att reglerna för bortfraktarens lastskadeansvar innehållsmässigt blev desamma för såväl resebefraktning som styckegodsbefraktning, dock att reglerna gjordes tvingande i konventionsbunden fart. Om man bortser från inrikes och internordisk fart, betyder detta i princip att transportansvaret är tvingande vid styckegodsbefraktning under konossement. I certepartifart, dvs hel- eller delbefraktning av ett fartyg, föreligger avtalsfrihet.

Kapitlets bestämmelser om tidsbefraktning infördes genom 1936 års sjölagsändringar och är i stort sett oförändrade alltsedan dess. De valda lösningarna hämtades från dåtidens standardformulär. Reglerna är få och så allmänt hållna att de kommit att i det närmaste sakna betydelse vid sidan av de mer utförliga och detaljerade reglerna enligt formulärrätten.

2.1.3 Behovet av en reform på godsbefordringsområdet

Utvecklingen i nordisk och internationell sjöfart under senare delen av 1900-talet innebär betydande förändringar i den sjöfartsstruktur som legat till grund för utformningen av sjölagens 5 kap. om godsbefordran och för de internationella konventionsregler som är inkorporerade i vissa delar av kapitlets bestämmelser. Allt större och snabbare fartyg med ny kommunikations- och navigationsteknik har kommit till användning och skillnaden mellan linjefart och trampfart, dvs. mellan styckegodstransport och befraktning av fartyg, har på grund av världshandelns inriktning mot alltmer bearbetade industrivaror blivit väsentligt mer markant än tidigare.

På linjefartens område har framförallt nya lasthanteringsmetoder tagits i bruk. "Containerrevolutionen", dvs. den kraftiga ökningen av godsbehållare (containrar) till underlättande av lasthanteringen och godsets eventuella landtransport i anslutning till sjötransporten, har förändrat de kommersiella mönstren och systemtransporterna har bli-

vit dominerande med hjälp av logistisk planering. De dyrbara hamntiderna för fartyg har därvid pressats ned till ett minimum. Vidare har den administrativa planeringen och dokumenthanteringen kunnat strömlinjeformas genom användning av datorer och nätverk för elektroniska förbindelser.

Regelbundenhet, snabbhet och annan förbättring av transporttjänsternas kvalitet är nya viktiga element i hanteringen. Godsterminaler både i inland och i hamnar har byggts upp som knutpunkter för multimodala transporter, dvs. transporter som fullgörs med olika transportmedel. Denna integration av sjö- och landtransportsystemen har också lett till att nya moderna transportdokument utarbetats. Som en följd av detta har den praktiska betydelsen av den internationella regleringen av det tvingande bortfraktaransvaret, knutet till bruket av konossement, minskat betydligt och behovet av negotiabla dokument av detta slag kan antas minska ytterligare i framtiden. Dessa förhållanden har också blivit uppmärksammade vid utarbetandet av nya internationella regler på området. Här åsyftas i första hand Hamburgreglerna.

När det gäller befraktning av fartyg har det också skett åtskilliga förändringar, särskilt i avtalspraxis. Vanlig resebefraktning är minst berörd av utvecklingen men flera regler i sjölagen, exempelvis reglerna om lastnings- och lossningstid, får i det närmaste anses som obsoleta. Vidare har en ny med resebefraktningen närstående kontraktsform tillkommit, nämligen s.k. konsekutiva resor (avtal om flera på varandra följande resor med ett bestämt fartyg). Denna kontraktsform har utvecklats ur den fria farten, där ett fartyg uppsöker last där den finns och befraktas separat resa för resa. Genom att sluta avtal om konsekutiva resor i fråga om bulklaster till och från angivna hamnar har en redare emellertid möjlighet att söka sig till en mera regelbunden och därmed stabil sysselsättning över en längre period. Några regler för att lösa denna kontraktsforms speciella problem finns dock inte i sjölagen. I stället har man alltsedan kontraktsformens uppkomst efter andra världskriget vanligtvis på ett ganska primitivt sätt skrivit ut ett flertal separata resebefraktningsformulär med tidsangivelser omedelbart efter varandra och häftat ihop dem till ett "sammanhängande" kontrakt. Man har således från början byggt avtalet på resebefraktningsformulärens bestämmelser varvid frågor om exempelvis en hävningsrätt på grund av avtalsbrott skall omfatta endast en enskild resa eller samtliga återstående resor enligt kontraktet förblivit olösta.

En annan modern kontraktsform som inte regleras i nu gällande sjölag är s.k. kvantumkontrakt (skeppningskontrakt, volymkontrakt). Dessa avtal inriktar sig på transport av en viss mängd gods under en längre tidsrymd, exempelvis ett företags årsproduktion av pappersmassa eller bilar. Kontraktstypen förekommer inom både trampfart och linjefart. Utmärkande för kvantumkontrakten är deras karaktär av ramavtal för vad som så småningom kommer att utkristalliseras bit för bit till en rad individuella transporter. Det förekommer exempelvis att separata resecertepartier utfärdas för varje individuell

resa under ett kvantumkontrakt, men ofta "avropar" man bara de individuella fartygen för varje särskild resa. Till skillnad från vad som är fallet vid konsekutiva resor anger kvantumkontraktet inte med vilka fartyg skeppningen skall företas och transporterna kan även i övrigt vara ospecificerade. Genom kvantumkontraktet får bortfraktaren därför en vidsträckt frihet med avseende på val av lämpligt tonnage, vilket ger honom en jämnare sysselsättning utan att hans flotta binds upp alltför hårt. Samtidigt säkrar befraktaren sina transportbehov för en lång men överskådlig tid framåt till ett fast pris och han befrias från olika problem rörande genomförandet av transporterna.

Trots att kvantumkontraktet sålunda i princip är inriktat på själva lasten och dess förflyttning, företer denna kontraktstyp övervägande drag av befraktning av fartyg, närmast resebefraktning (någon gång av transportavtal i tidtabellsliknande fart). Detta medför att lösningar många gånger kan hämtas ur sjölagens dispositiva regler om resebefraktning vid tolkningen av ett kvantumkontrakts olika bestämmelser. Så länge en fråga angår utförandet av en redan konkretiserad resa erbjuder detta inga särskilda svårigheter. Men rör frågan kvantumkontraktet i dess helhet, lämnar sjölagens nuvarande regler om resebefraktning mindre eller ingen ledning.

På tidsbefraktningsområdet har en betydande utveckling ägt rum under senare år. Såväl i Sverige som i andra nordiska länder arbetar sjötransportföretagen i dag i mycket stor omfattning med inhyrt tonnage som s.k. operatörer. Detta innebär således att båda parterna i ett tidsbefraktningsavtal är rederier. När 1936 års sjölagsändringar först införde dispositiva lagregler om tidsbefraktning var situationen däremot den helt motsatta, nämligen att nordiska redare huvudsakligen arbetade med egna fartyg och bara vid sysselsättningstoppar befraktade extra tonnage. Beaktar man tidsbefraktningens volym i dag och den utveckling som således skett genom sjötransportörernas exponering som huvudsakligen tidsbefraktare på världsmarknaden, ter sig sjölagens nuvarande regler för denna befraktningsform som helt föråldrade och därtill i sin utformning alltför få och "uttunnade" för praktisk tillämpning.

Mot bakgrund av den nu beskrivna utvecklingen kan det knappast råda någon tvekan om att behov föreligger av nya moderna regler för godsbefordran. Det är nu också en lämplig tidpunkt att genomföra mera långtgående och grundläggande ändringar. 1973 års sjölagsändringar var nämligen medvetet begränsade i avvaktan på resultatet av det internationella konventionsarbete som nu lett fram till 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods. I prop. 1973:137 s. 43 f. uttalades att de begränsade ändringarna, föranledda av Sveriges anslutning till 1968 års tilläggsprotokoll, skulle ses som tillfälliga förbättringar under en övergångsperiod och att man kunde anta att framtida konventionstexter skulle komma att bättre överensstämma med den nordiska lagstilen. Man betonade också att ett tillträde till tilläggsprotokollet inte fick uppfattas som om Sverige gett efter i sin strävan efter moderna, rättspolitiskt och rättstekniskt ändamålsenliga

regler i ämnet.

Enligt min mening finns det således goda skäl för att nu göra en omfattande revision av godsbefordringsreglerna. Remissinstanserna har också nästan genomgående ställt sig bakom ett sådant synsätt. En viktig fråga är därvid om Sverige skall ansluta sig till Hamburgreglerna.

2.1.4 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna)

Som framgått av föregående avsnitt lämnade 1968 års tilläggsprotokoll till Haagreglerna medvetet väsentliga problem olösta trots utvecklingen på sjöfartsområdet med bl.a. nya lasthanteringsmetoder. Till följd härav har tilläggsprotokollet blivit ratificerat av förhållandevis få stater. Särskilt u-länderna, som inte själva bedriver sjöfart i någon större omfattning, har intagit en avvaktande hållning alltsedan slutet av 1960-talet, då en genomgripande revision av Haagreglerna började diskuteras i regi av FN-organet UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development).

U-länderna har framför allt krävt en bättre balans mellan redar- och lastägarintressena. Enligt deras mening innebär Haagreglerna nackdelar för länder som saknar egna handelsflottor av betydelse och som därför huvudsakligen är hänvisade till att anlita andra länders fartyg för sin handel med utlandet. Kritik har särskilt riktats mot att redarna inte är skyldiga att ersätta skador som beror på fel eller försummelse vid ett fartygs navigering eller handhavande (s.k. nautiskt fel) eller som orsakas av brand, såvida egenfel (fel som beror av redaren själv) inte föreligger. Men även i andra hänseenden har kritik framförts. Som exempel har angetts att redarens ansvar inte gäller hela den tid godset är i hans vård utan endast från och med lastning till och med lossning.

Haagreglerna omfattar inte heller däckslast och transport av levande djur. Vid sådana transporter har redaren därför enligt exempelvis gällande svensk rätt möjlighet att friskriva sig helt från ansvar oberoende av skadeorsak.

Ett annat problem rör de jurisdiktionsklausuler som vanligen förekommer i standardkonossementen och som anger att talan bara får föras vid en viss domstol. Från lastägarnas sida har framhållits att klausulerna ofta innebär att tvister skall avgöras i en främmande stat, med stora kostnader som följd, eller att en oförmånlig förlikning måste godtas.

Ett flertal industriländer med dominerande lastägarintressen har instämt i u-ländernas kritik av Haagreglerna. Vissa länder, däribland de nordiska, har också framhållit behovet av en grundläggande översyn av de sjötransporträttsliga reglerna för att bringa dem i överensstämmelse med utvecklingen, framför allt på andra transportområden. En del av de traditionella sjöfartsländerna har däremot menat att en översyn borde göras med varsamhet eftersom det kan ta lång tid innan en ny konvention fått en så vidsträckt anslutning och

stadga som Haagreglerna har i dag.

Trots de delade meningar som funnits om hur långt en revision borde drivas har det dock från praktiskt taget alla håll vitsordats att Haagreglerna företer åtskilliga brister såväl rättspolitiskt som rättstekniskt. Man har också enats om att nya regler så långt möjligt borde bringa det sjörättsliga ansvaret på linje med de konventionsregler som gäller vid transport av gods med flyg, bil och järnväg.

1978 års konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna) behandlar väsentligen samma ämnen som Haag-Visbyreglerna men betydelsefulla skillnader finns i både redaktionellt och sakligt hänseende. Rättstekniskt ligger Hamburgreglerna nära nyare internationella konventioner på transporträttens område, framför allt konventionen om vägtransport av gods (CMR). Innehållsmässigt har de nya reglerna fått ett mer vidsträckt tillämpningsområde och transportörens ansvar har utvidgats. Men konventionen innehåller också bestämmelser som saknar motsvarighet i Haag-Visbyreglerna. I flera avseenden överensstämmer reglerna med dem som infördes i 5 kap. sjölagen redan i samband med att Haag-Visbyreglerna införlivades med svensk rätt.

Vad avser reglernas tillämpningsområde gäller dessa som huvudregel all sjötransport och inte som Haag-Visbyreglerna endast transporter där konossement blivit utfärdade. Undantag görs dock för ren certepartifart och för sådana ramavtal som exempelvis rör framtida transporter av ett företags hela årsproduktion, s.k. kvantumkontrakt. I det sistnämnda fallet kommer dock reglerna att tillämpas på varje individualiserad transport, såvida denna inte skall regleras i enlighet med ett mellan parterna upprättat certeparti.

Även det geografiska tillämpningsområdet har utökats. Haag-Visbyreglerna gäller bl.a. då en transport sker från en hamn i fördragsslutande stat. Enligt Hamburgreglerna skall dessa tillämpas även då lossningshamnen ligger i en konventionsstat.

Ansvarsperioden har utökats i jämförelse med Haag-Visbyreglernas "tackle-to-tackle"-princip, enligt vilken ansvaret bara omfattar tiden mellan lastningen och lossningen. Ansvaret enligt Hamburgreglerna gäller hela den tid som transportören har godset i sin vård och bestämmelsen härom kan inte avtalas bort.

De väsentligaste skillnaderna mellan Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna avser dock ansvarssystemet och dess uppbyggnad. Enligt Hamburgreglerna skall som huvudregel gälla ett allmänt presumtionsansvar för lastskador och dröjsmål med godsets utlämnande. Möjligheten att åberopa ansvarsfrihet på grund av s.k. nautiskt fel har därför utgått och en ansvarsbedömning skall göras endast utifrån den allmänna presumtionsregeln. Även den speciella ansvarsfrihetsgrunden brand har modifierats till lastägarintressenas förmån men bevisbördan har kompromissvis lagts på den skadelidande. För att i någon mån mildra de bevissvårigheter som kan uppstå för lastägaren har dock bevisregeln kompletterats med en bestämmelse om rätt för såväl honom som transportören att begära besiktningsförrättning i enlighet med gällande sjöfartspraxis till utrönande av

skadeorsaken.

Genom införandet av det allmänna presumtionsansvaret för transportören har regelsystemet också kunnat förenklas avsevärt. Haag-Visbyreglernas karaktäristiska och detaljerade bestämmelser om bristande sjövärdighet har kunnat utgå. Likaså har den långa listan på olika ansvarsfrihetsgrunder, ofta kallad "katalogen", blivit funktionellt överflödig.

Det allmänna presumtionsansvaret gäller som huvudregel även däckslast och transport av levande djur och annat gods av ovanlig beskaffenhet eller ovanligt tillstånd, vilket inte är fallet enligt Haag-Visbyreglerna. Bakgrunden härtill är att dagens konossement ofta innehåller alltför vittgående ansvarsfriskrivningar vid sådana transporter. Det pålagda ansvaret blir dock inte alltför betungande för transportören. Även om ett presumtionsansvar gäller för honom måste man ändå vid en ansvarsbedömning ta rimlig hänsyn till de särskilda risker som exempelvis däckslast och djur utsätts för under en sjötransport. Vad gäller transport av djur finns också en särregel om ansvarsfrihet för skador till följd av de speciella risker som sådana transporter kan innebära.

Reglerna om ansvarsbegränsning bygger på Haag-Visbyreglernas alternativa ersättningssystem där den skadelidande får välja det mest fördelaktiga beräkningssättet. Begränsningsbeloppet är 835 särskilda dragningsrätter (SDR) - varje SDR motsvarar ungefär 11 kronor - per kolli eller 2,5 SDR för varje kilo av det skadade eller förlorade godset om ansvaret därigenom blir högre. I jämförelse med Haag-Visbyreglerna innebär detta en förhöjning med 25 procent. Denna uppjustering kompenserar endast delvis den kraftiga penningvärdeförsämring som ägt rum sedan tillkomsten av Haag-Visbyreglerna men de moderata begränsningsbeloppen skall ses i sammanhang med det ökade transportansvar som det allmänna presumtionsansvaret medför.

Hamburgreglerna innehåller också - till skillnad mot Haag-Visbyreglerna - en särskild begränsningsregel vid dröjsmål. Ansvaret skall inte överstiga 2,5 gånger frakten för det fördröjda godset; dock skall aldrig högre ersättning betalas än den totala frakten enligt transportavtalet. Denna bestämmelse är kompletterad med en regel om lastägarens rätt till ersättning såsom för totalförlust om dröjsmålet varar längre än 60 dagar (s.k. konvertering av dröjsmålsskada till totalförlust).

Enligt Hamburgreglerna inträder ett obegränsat ansvar för transportören i vissa fall. Han kan inte begränsa sitt ansvar vid s.k. grova egenfel, något som överensstämmer med 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar; den s.k. globalbegränsningskonventionen. Likaså är ansvaret obegränsat i fall då gods transporteras på däck i strid mot en uttrycklig överenskommelse om annat stuvningssätt samt då transportören insett eller borde ha insett att innehållet i ett konossement var vilseledande för tredje man.

Frågan om transportörens möjligheter att utan påföljd avvika från avtalad eller sedvanlig resväg, s.k. deviation eller transport-

omläggning, regleras inte i Hamburgreglerna. Om en vidtagen deviation är ansvarsgrundande eller inte skall uteslutande bedömas utifrån reglerna om transportörens allmänna presumtionsansvar. Detta leder till att konventionens bestämmelser om ansvarsbegränsning också gäller deviationsansvaret såvida inte den vidtagna åtgärden är att anse som ett grovt fel av transportören själv.

Haag-Visbyreglerna innehåller inga bestämmelser rörande det fallet att transporten utförs av annan än den transportör som ingått transportavtalet. På grund av olika praxis internationellt har regler om detta tagits in i Hamburgreglerna. Transportören ansvarar enligt huvudregeln för hela transporten även om den helt eller delvis utförs av en undertransportör. Om det emellertid blivit uttryckligen avtalat att en bestämd del av transporten skall utföras av en namngiven undertransportör, har transportören rätt att friskriva sig från ansvar för den tid då godset är i den andres vård. För undertransportören gäller att han har samma tvingande ansvar som transportören för skador och förluster som uppstått på hans transportavsnitt.

En jämförelse mellan Hamburgreglerna och motsvarande regler i de nordiska sjölagarna utmynnar dock inte i så stora skillnader som ovan har redovisats. Detta beror på att de första utkasten till den nya konventionen blev utarbetade ungefär vid tiden för 1973 års sjölagsändringar. Ett flertal av de lösningar som då infördes i de nordiska sjölagarna blev också införda i Hamburgreglerna, exempelvis de ovan nämnda reglerna om transporter med flera transportörer. Även i övrigt har utformningen av Hamburgreglerna påverkats av den nordiska sjölagstiftningen, t.ex. vad gäller bestämmelserna om konossement.

En närmare beskrivning av konventionens särskilda artiklar finns i utredningens betänkande under avsnitt 4.3.

2.1.5 Frågan om Sveriges anslutning till Hamburgreglerna

Av redogörelsen i föregående avsnitt framgår att 1978 års konventionsarbete i första hand syftat till att skapa en annan balans mellan redar- och lastägarintressena i jämförelse med vad som för närvarande gäller enligt Haag-Visbyreglerna. Men konventionsarbetet har också syftat till att förbättra det sjörättsliga ansvarssystemet i rättstekniskt avseende och bringa det i linje med de konventionsregleringar som gäller på andra transportområden. Av särskild vikt har därvid varit att anpassa reglerna till modern styckegodshantering.

Sjölagsutredningen har haft som en central uppgift att överväga en svensk anslutning till konventionen. Utredningen har därvid gjort den bedömningen att ett tillträde bör ske vid lämplig tidpunkt. Hamburgreglerna överensstämmer enligt utredningen väl med utvecklingen på sjötransporternas område både rättspolitiskt och rättstekniskt. Enligt utredningen finns det visserligen några från nordisk synpunkt mindre lyckade kompromisser, exempelvis ansvarsreglerna vid brand, men utredningen understryker att flertalet av konventionens lösningar är förenliga med nordisk rättsuppfattning. Utredningen framhåller också

att den nordiska sjölagstiftningen i flera avseenden utgjort en direkt förebild vid reglernas utformning.

Som en konsekvens av den ansvarsförskjutning som Hamburgreglerna innebär har särskilt från försäkringsgivarhåll gjorts gällande att fördyrande effekter kommer att uppstå på försäkringsområdet, vilka effekter indirekt kan antas påverka kostnaderna för de enskilda konsumenterna. En del av de risker som varuförsäkringen, dvs. den försäkring som lastägaren tecknar för godset, hittills svarat för kommer nämligen att i fortsättningen belasta redarens ansvarsförsäkring (den s.k. P&I-försäkringen). Det har till följd av detta gjorts gällande att premierna för ansvarsförsäkringen kommer att öka men att en motsvarande minskning av premierna för varuförsäkringen inte kan förutses, bl.a. beroende på en förväntad ökning av regress- och skadehanteringskostnaderna hos varuförsäkringsgivarna.

Även utredningen har gjort den bedömningen att en övergång till ett nytt system med nödvändighet medför ökade kostnader. Man pekar på att nya regler kräver en ändrad administration och ny handläggningsmetodik hos såväl ansvars- som varuförsäkringsgivarna och att man också måste räkna med en ökning av dagens regressvolym, med därtill hörande processkostnader, till dess en ny rättspraxis vuxit fram kring det nya regelsystemet. Utredningen betonar dock att man på varuägarhåll anser att de i initialskedet ökade försäkringskostnaderna är av underordnad betydelse jämfört med den förbättrade ersättningssituation för varuägarna som en nyordning skulle innebära. Det är därför enligt utredningen önskvärt att Sverige ansluter sig till Hamburgreglerna även om vissa ekonomiska effekter av negativ art skulle visa sig.

Angående de tidsmässiga förutsättningarna för ett tillträde har utredningen framhållit att en anslutning av kostnads- och konkurrenshänsyn bör ske först sedan konventionen fått en förhållandevis vidsträckt anslutning bland Sveriges viktigaste handelspartners, nämligen de nordiska länderna, EU-länderna och USA. Från norskt håll har emellertid framhållits att Hamburgreglerna har ett begränsat geografiskt tillämpningsområde som för nordiskt vidkommande i första hand berör fart till och från Norden. Eftersom fartområdet är avgörande för konventionens tillämpning och inte ett fartygs nationalitet skulle därför någon större snedvridning av konkurrensen till förmån för utomnordiska redare inte uppstå. På grund av de skillnader som föreligger i bedömningen av konventionens ekonomiska konsekvenser har emellertid även den norska kommittén förordat att tillträde sker vid en senare tidpunkt. Avgörande för detta ställningstagande har varit den stora betydelsen av likhet mellan de nordiska ländernas sjölagstiftning och de nordiska kommittéerna har förutsatt att ratifikationsfrågan blir föremål för fortsatta överläggningar på ett nordiskt plan när den internationella utvecklingen ger anledning till detta.

Det helt övervägande antalet remissinstanser har uttalat sig positivt om det nya regelsystemet och biträtt utredningens förslag att Hamburgreglerna bör tillträdas om dessa får en bred anslutning bland

Sveriges viktigaste handelspartners. Endast några enstaka instanser har redovisat en rent negativ inställning. Sveriges ångfartygs assurans förening (the Swedish Club), exempelvis, har med hänsyn till de många och djupgående förändringar i handelsmönster, lasthantering m.m. som man förutser framöver förordat en helt förnyad och förutsättningslös prövning av Hamburgreglerna om ett tillträde skulle bli aktuellt i framtiden.

För egen del vill jag anföra följande i ratifikationsfrågan. De ursprungliga Haagreglerna från år 1924 har över hela världen erkänts vara av stort värde genom att de ledde till att enhetliga regler kom att gälla för praktiskt taget all internationell konossementsfart. Reglerna har emellertid sina rötter i äldre anglosaxisk rätt och ger numera i ett flertal avseenden uttryck för en ålderdomlig syn på problemen kring godsbefordran till sjöss. De uppvisar inte minst stora rättstekniska brister i jämförelse med exempelvis nordisk lagstil. Den revision av reglerna som gjordes genom 1968 års tilläggsprotokoll var såsom tidigare nämnts begränsad och de sammantagna Haag-Visbyreglerna har därför kommit att tillträdas av förhållandevis få stater. Internationellt sett kan man därför knappast längre tala om någon enhetlighet. Lagstiftningen i vissa betydelsefulla sjöfartsnationer bygger fortfarande på Haagreglerna medan sjölagarna i andra länder svarar mot Haag-Visbyreglerna. En tredje grupp av länder har helt egna nationella regler.

I likhet med utredningen anser jag att den nya konventionen innehåller en modernare och mer fullständig reglering av godstransporterna till sjöss i jämförelse med Haag-Visbysystemet. Även om konventionen, såsom andra internationella konventioner, bygger på kompromisser närmar den sig såväl innehållsmässigt som systematiskt andra internationella konventioner på transportområdet, vilket är av stor betydelse med avseende på utvecklingen och harmoniseringen av dagens systemtransporter eller de s.k. multimodala transporterna. Och vad gäller de påtalade kostnadsökningarna vill jag framhålla att även om ansvarsgrundlaget vid godsskada utvidgas är de beloppsmässiga ansvarsgränserna reellt sett lägre än de gränser som blev fastställda genom Visbyreglerna och den särskilda ansvarsgränsen för dröjsmål med utlämnandet av godset väsentligt lägre i jämförelse med exempelvis nu gällande nordisk rätt. I ett mer långsiktigt perspektiv behöver därför inte heller med hänsyn till P&I-försäkringens uppläggning ("non-profit" basis) de befarade kostnadsökningarna på försäkringsområdet nödvändigtvis uppstå till nackdel för de enskilda konsumenterna (jfr Selvig, The Hamburg Rules, Marius nr. 31 s. 5-6).

Med hänsyn till det nu anförda och då det knappast finns något annat alternativ med sådan internationell genomslagskraft att rättsutvecklingen på det sjörättsliga transportområdet därigenom kan föras vidare kommer jag vid en samlad bedömning till uppfattningen att Sverige bör ansluta sig till konventionen. Jag har vid detta ställningstagande särskilt beaktat att man även i de övriga nordiska länderna gjort en samlad värdering av Hamburgreglerna och därvid gjort den

motsvarande bedömningen att konventionen bör tillträdas.

När det gäller tidpunkten för ett svenskt tillträde till konventionen anser jag liksom utredningen och flertalet remissinstanser att tillträde inte bör ske genast utan vid en lämplig framtida tidpunkt. Hamburgreglerna har hittills tillträtts av stater med vilka Sverige endast har ett begränsat handelsutbyte, nämligen Barbados, Botswana, Burkina Faso, Chile, Egypten, Guinea, Kenya, Lesotho, Libanon, Malawi, Marocko, Nigeria, Rumänien, Senegal, Sierra Leone, Tanzania, Tunisien, Uganda, Ungern och Zambia. Den svenska sjöfarten bör därför inte, så länge redarverksamheten inom i vart fall det övriga europeiska handelsområdet inte berörs, belastas med de "friktionskostnader" som utredningen kunnat förutse som nödvändiga vid en övergång till ett nytt ansvarssystem. Sverige bör således avvakta med ett tillträde till dess konventionen fått en förhållandevis vidsträckt anslutning från våra viktigaste handelspartners. Därvid bör uppmärksammas att längre fram en direkt samordning bör kunna ske inte bara med de andra nordiska länderna utan även med EU-länderna. I bl.a. Frankrike och Tyskland har såvitt jag erfarit förslag till ny lagstiftning utarbetats och det finns tecken som tyder på att man kommer att göra överväganden i ratifikationsfrågan i flera europeiska stater.

Det svenska ställningstagandet som jag nu har förordat innebär att Sverige behåller Haag-Visbysystemet tills vidare. Det kan nämligen av politiska skäl vara olämpligt med hänsyn till nuvarande konventionsparter att upphöra att erkänna dessa regler. Någon annan ståndpunkt har inte heller intagits i något annat nordiskt land. Fråga uppkommer då om, med hänsyn till Hamburgreglernas ändamålsenlighet och rättstekniska kvalitet, Sverige redan nu bör anpassa sin lagstiftning till konventionen så långt möjligt utan att Haag-Visbyreglernas ansvarförhållanden rubbas.

De nordiska sjölagskommittéerna har gjort den bedömningen att det mesta av Hamburgreglerna kan införas i nordisk rätt utan att Haag-Visbyreglerna behöver sägas upp. Det är bara på några viktiga punkter som kommittéerna har ansett att de två konventionerna står i strid med varandra. De punkter där ett direkt motsatsförhållande skulle föreligga är 1) ansvaret för nautiskt fel och brand, 2) de beloppsmässiga ansvarsgränserna, 3) preskriptionstidens längd samt 4) det geografiska tillämpningsområdet.

Flera remissinstanser, däribland Svenska sjörättsföreningen och Sveriges advokatsamfund, har emellertid ifrågasatt om inte ytterligare ett antal bestämmelser kommer i konflikt med Haag-Visbysystemet eller i vart fall med dess motiv och syften. De regler man pekat på rör främst omfattningen av transportörens ansvar (ansvarsperiodens längd, dröjsmålsansvaret m.m.), förbudet mot vissa jurisdiktions- och skiljedomsklausuler samt överenskommelser om gemensamt haveri. I samband härmed har man också framhållit att ett direkt införlivande i svensk rätt av en konvention genom en särskild lag vore att föredra framför metoden att transformera konventionen till svensk lag eftersom man då undviker tveksamheter av nu berört slag.

För egen del hyser jag ingen tvekan om att den av utredningen

föreslagna lagstiftningen är väl förenlig med Haag-Visbyreglerna. De ursprungliga Haagreglerna är till stor del en avskrift av Canadas Water Carriage Act av år 1910, vilken lag i sin tur i grundläggande delar är hämtad från den amerikanska Harter Act av år 1893, och konventionens främsta syfte var att stärka konossementets värde som omsättningspapper genom att trygga konossementsförvärvarens rätt att få ut det i konossementet angivna godset eller en rimlig ersättning därför. Begränsningen av de tvingande ansvarsreglernas tillämpningsområde är utformad på så sätt att dessa samtidigt begränsar själva konventionens tillämplighet. Eftersom Haag-Visbyreglerna endast gäller för konossementsfart står det följaktligen en konventionsstat fritt att fastställa vilka regler som skall gälla för annan fart.

Förhållandet är detsamma för befordran av däckslast och levande djur som faller utanför Haag-Visbyreglernas ram samt även av annat gods vad avser tidsperioderna före lastning och efter lossning (se närmare NJA II 1936 s. 583 angående begränsningarna av konventionens tillämpningsområde). En stor del av de föreslagna bestämmelserna gäller dessutom områden som överhuvud inte berörs av Haag-Visbyreglerna och som därför står öppna för nationell lagstiftning. Detta gäller exempelvis genomgångstransporter, konossementet som negotiabelt dokument, jurisdiktion och skiljeförfarande m.m. Och när det gäller regler om transportörens tvingande ansvar vid dröjsmål med godsets utlämnande och vid skada orsakad av en undertransportör infördes uttryckliga bestämmelser därom i sjölagen redan vid 1973 års sjölagsändringar efter förordande av Sveriges advokatsamfund och dåvarande Sjörättsföreningen i Göteborg. Problematiken kring dessa bestämmelser och deras förhållande till Haag-Visbyreglerna blev därvid väl belyst (se prop. 1973:137 s. 58 och 65) och jag finner inte skäl att i detta sammanhang göra någon annan bedömning än den som gjordes då. Rätten att träffa överenskommelser om uppgörandet av gemensamt haveri finns emellertid inskriven i såväl Haag-Visbyreglerna som i Hamburgreglerna varför den nuvarande ordningen med en uttrycklig lagregel om detta inte bör rubbas.

Vad sedan gäller frågan om lämplig metod för ett införlivande av internationella sjörättsliga regler med svensk rätt vill jag erinra om att den i Norden traditionella tekniken i regel varit att transformera reglerna till lag i nordisk stil. Ett avsteg från denna princip i förevarande fall skulle innebära att den i det föregående redovisade lösningen att som utredningen föreslagit anpassa sjölagen till Hamburgreglerna så långt som möjligt utan att Haag-Visbyreglerna behöver sägas upp inte skulle kunna genomföras. Det skulle i sin tur få till följd att den svenska sjölagen fick en helt annan struktur och terminologi än de andra nordiska ländernas sjölagar.

En sådan ordning kan jag inte förorda. Tvärtom vill jag för min del, i likhet med majoriteten av remissinstanserna, ansluta mig till det synsätt som utredningen har gett uttryck för.

Min uppfattning är således att svensk rätt bör anpassas så långt möjligt till Hamburgreglernas innehåll utan att ansvarsförhållandena enligt Haag-Visbyreglerna blir rubbade. Vid ett tillträde till Ham-

burgsystemet kommer därvid endast begränsade ändringar att behöva göras (se utredningens alternativa lagförslag om detta i bilaga 2). I princip rör det sig om grunderna och gränserna för ansvaret samt det geografiska tillämpningsområdet.

3 Allmänt om den föreslagna lagstiftningen

3.1 Lagtekniska frågor

Mitt förslag: Den nuvarande sjölagen ersätts med en ny sjölag där närliggande ämnesområden förs samman till särskilda block. I detta nya system delas det nuvarande 5 kap. om godsbefordran upp på två centrala kapitel som innehåller regler om styckegodstransport respektive befraktning av fartyg. Lagen paragraferas enligt modern svensk lagstiftningsteknik.

Utredningens förslag: Överensstämmer i allt väsentligt med mitt förslag utom så till vida att sjölagens löpande paragrafering förslås bibehållen i ett visst reviderat skick (se betänkandet s. 79).

Remissinstanserna: Med något undantag tillstyrker remissinstanserna utredningsförslaget om en ny struktur av sjölagen eller lämnar förslaget utan invändning. Flera instanser anser dock att det nuvarande systemet med en löpande paragrafering bör överges.

Skälen för mitt förslag: Sjölagen har i stort sett samma systematik som vid dess tillkomst under 1890-talet. Genom en rad partiella reformer har dock det ursprungliga innehållet nästan fullständigt ändrats. Nya avsnitt har placerats in där luckor uppstått på grund av upphävda bestämmelser. Därvid har i flera fall "hål" uppkommit i paragraferingen genom att bestämmelser blivit upphävda utan att ersättas av andra regler. Andra oformligheter beror på att man inte haft plats att fördela den nya lagtexten på ett naturligt antal paragrafer. De partiella reformerna har därför medfört att sjölagen med tiden blivit alltmer svåröverskådlig.

Som jag kommer att utveckla närmare under avsnitt 3.2.1. finns det skäl att uppdela reglerna om styckegodstransport och befraktning av fartyg på två skilda regelverk. Detta kräver dock med nödvändighet att reglerna redovisas i olika kapitel. Sjölagens nuvarande 5 kap. om godsbefordran innehåller cirka 100 paragrafer medan det föreliggande lagförslaget omfattar betydligt fler. Med hänsyn till det fortsatta behov av en löpande modernisering av sjölagens transport- och befraktningsregler som måste antas finnas kan därför de föreslagna reglerna inte infogas i kapitlet på ett ändamålsenligt sätt. Jag delar därför utredningens uppfattning att sjölagen bör omarbetas även i formellt hänseende och att en ny kapitelindelning bör genomföras. De formella ändringarna bör lämpligen genomföras i samband med nu

pågående revideringar av den nordiska sjölagstiftningen.

Den idéskiss rörande sjölagens diposition som utredningen lagt fram har diskuterats vid nordiska departementsöverläggningar. Därvid har utgångspunkten varit att de nordiska sjölagarna görs så lika som möjligt till struktur och innehåll genom att fristående bestämmelser som inte har någon motsvarighet i övriga nordiska lagar samlas i respektive lags avslutande kapitel. Mot bakgrund härav har en gemensam huvudstruktur av sjölagarna kunnat utarbetas med följande disposition och rubriker.

Del I **Fartyg**
1 kap. Om fartyg
2 kap. Om skeppsregistrering och inskrivning
3 kap. Om skeppshypotek och sjöpanträtt
4 kap. Om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden

Del II **Rederi**
5 kap. Om partrederi
6 kap. Om befälhavare

Del III **Ansvar**
7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar
8 kap. Om skada genom fartygs sammanstötning
9 kap. Om ansvarsbegränsning
10 kap. Om ansvar för oljeskada
11 kap. Om ansvar för atomskada
12 kap. Om begränsningsfond och begränsningsmål

Del IV **Avtal om befordran**
13 kap. Om styckegodstransport
14 kap. Om befraktning av fartyg
15 kap. Om befordran av passagerare och resgods

Del V **Sjöolyckor**
16 kap. Om bärgning
17 kap. Om haveri
18 kap. Om dagböcker, sjöförklaring, annan undersökning av sjöolyckor och besiktning

Del VI **Avslutande bestämmelser**
19 kap. Om preskription av vissa fordringar
20 kap. Straffbestämmelser
21 kap. Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål
22 kap. Särskilda bestämmelser

En särskild fråga i sammanhanget gäller paragraferingen. Denna har alltsedan lagens tillkomst varit löpande. Med hänsyn till att man i Danmark anser sig bunden till en lagstiftningstradition med löpande numrering har utredningen föreslagit en fortsatt sådan numrering även

för svenskt vidkommande. För att uppnå den önskade likformigheten av sjölagarna skulle därvid vissa "strukturella" hål göras i paragrafföljden.

Flera remissinstanser, bland dem Svea hovrätt, har uttalat att det framstår som i det närmaste uteslutet att behålla den nuvarande ordningen vid en genomgripande omredigering av sjölagen. I stället förordas att varje kapitel får börja med ny numrering i överensstämmelse med den lagstiftningsteknik som tillämpas på andra rättsområden, exempelvis skadeståndsrätten och bolagsrätten.

I anledning av den i Sverige framförda kritiken har även denna fråga diskuterats vid de nordiska departementsöverläggningarna. Också från finsk sida har man under överläggningarna varit intresserad av en sådan uppläggning som vissa svenska remissinstanser förordat. Danmark har därvid framlagt förslag om ett "modifierat" löpande numreringssystem, innebärande att ett antal paragrafer utan innehåll avsätts inom varje kapitel för framtida reformbehov. En sådan teknik har dock inte ansetts vara godtagbar enligt finsk och svensk lagstiftningstradition.

I det läget bör Sverige enligt min uppfattning välja ett paragraferingssystem med största möjliga flexibilitet så att framtida kompletteringar av sjölagen lätt kan infogas i sitt sammanhang. I Finland avser man enligt vad jag erfarit att välja samma lösning. Från norskt håll har man uppgett att man inte tagit slutlig ställning i frågan om paragrafindelningen.

Det nordiska sjölagssamarbetet har resulterat i en betydande grad av harmonisering av sjölagarna. Inte bara de sakliga lösningarna utan också lagstrukturen med en gemensam nordisk kapitelindelning och i de flesta avseenden helt överensstämmande lagparagrafer i kapitlen leder till en hög grad av enhetlighet i nordisk sjörätt. Att paragrafnumreringen blir olika i de nordiska länderna är i detta sammanhang av helt underordnad betydelse. De lagförslag som nu läggs fram i respektive länder är således enligt min mening väl ägnade att ytterligare stärka likheten mellan de nordiska ländernas lagstiftning på det sjörättsliga området.

Under arbetet med att omdisponera sjölagens olika kapitel har även mindre justeringar gjorts i lagtexten i syfte att något modernisera språket. Detta redovisas i specialmotiveringen.

En närmare sammanställning av gällande bestämmelser i sjölagen med de bestämmelser som nu föreslås finns intagen i *bilaga 6*.

3.2.1 Styckegodsreglernas anpassning till dagens transportmarknad

Mitt förslag: Bestämmelserna om styckegodstransport till sjöss anpassas till linjefartens speciella förhållanden och till nya kommersiella mönster på transportområdet. Hamburgkonventionens systematik och terminologi tas som förebild och dess ansvarsregler transformeras och arbetas in i ett nytt självständigt regelverk i den omfattning så kan ske med hänsyn till Sveriges nuvarande konventionsförpliktelser.

Utredningens förslag: Överensstämmer i allt väsentligt med mitt förslag (se betänkandet s. 89).

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker lagstiftning i enlighet med utredningens förslag. Ett par instanser finner dock förslaget mindre välbetänkt och avstyrker lagstiftning med hänsyn till den osäkerhet som råder om huruvida en svensk ratifikation kommer att ske inom överskådlig tid.

Skälen för mitt förslag: Reglerna för befordran av styckegods sammanfaller i stora delar med nuvarande regler för resebefraktning. Endast några få regler är specifika för styckegodshanteringen. Utredningen har emellertid med hänsyn till linjefartens kraftiga utveckling under senare år funnit skäl att nu bryta ut styckegodsreglerna till ett självständigt regelverk med sådan systematik och terminologi att befordringsformen inte längre sammanblandas med andra befordringsformer såsom exempelvis delbefraktning av fartyg.

Utredningen har granskat och kunnat konstatera att Hamburgreglernas olika lösningar med några få undantag är väl förenliga med nordisk rättsuppfattning. Det märks enligt utredningen exempelvis på beskrivningen av ansvarsperiodens omfattning i artikel 4 i konventionen. Vad som där uttrycks anser utredningen i hög grad avspegla skandinaviska erfarenheter från containertrafikens och systemtransporternas pionjärår. Sådana skrivningar kan därför övertas i svensk rätt även om Hamburgreglernas ansvarssystem i övrigt inte införs. Ett annat exempel som utredningen pekar på gäller artiklarna 10 och 11 i Hamburgreglerna rörande omlastnings- och genomgångstransporter, vilka fått en motsvarande nordisk reglering redan vid 1973 års lagändringar. Utredningen har därför - med beaktande av de målsättningar och intryck med vilka Hamburgreglerna är skrivna - funnit det naturligt att omarbeta de svenska styckegodsreglerna grundligt och bygga upp dem med Hamburgreglernas systematik som förebild.

Flertalet remissinstanser har ställt sig positiva till utredningens förslag till en omarbetning av reglerna om godsbefordran så långt 1968 års tilläggsprotokoll tillåter. Bland domstolarna finner Svea

hovrätt mot bakgrund av att 1973 års sjölagsändringar inte fullföljdes till en mer genomgripande reform i moderniserande riktning särskilda skäl föreligga för en anpassning till dagens förhållanden. Hovrätten framhåller därutöver att det bl.a. med hänsyn till den framtida utvecklingen av de s.k. multimodala transporterna finns fullgoda skäl att redan nu anpassa de nordiska sjölagarna till Hamburgreglerna.

Sveriges redareförening har anfört att lagförslaget i allt väsentligt är i överensstämmelse med dagens sjöfartsförhållanden. Redareföreningen uttalar vidare i anslutning härtill att förslaget får ses som en acceptabel kompromiss mellan de intressen som förespråkar ett tillträde till Hamburgreglerna och de som inte gör det även om enligt föreningen både sakliga och principiella invändningar kan göras mot att konventionen fått en så pass mönsterbildande funktion. Även Sveriges ångfartygs assurans förening (the Swedish Club), som i övrigt redovisat en negativ inställning till en ratifikation av Hamburgkonventionen, anser att utredningsförslagets uppläggning med ett första lagstiftningssteg bör tillfredsställa såväl redar- som varuägarsidans önskemål och behov och ställer sig därför i princip positiv till förslaget.

Endast ett par remissinstanser uttalar sig direkt negativt om förslaget. Bl.a. Institutet för sjörätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet anser att ett antagande av Hamburgkonventionen endast skulle störa funktionerna på en väl fungerande försäkringsmarknad och att Sverige därför inte bör göra något för att uppmuntra en framtida anslutning.

Som jag tidigare uttalat anser jag för egen del att Hamburgreglerna i hög grad är ändamålsenliga. Såsom utredningen visat kan Hamburgkonventionens principer och lösningar knappast anses som något brott mot nuvarande ordning utan fastmer som en naturlig vidareutveckling av de sjörättsliga befordringsreglerna. Genom att inarbeta Hamburgkonventionens systematik och terminologi i svensk rätt redan nu tas också ett ytterligare steg framåt i riktning mot en harmonisering av reglerna för olika transportslag och möjligheterna att åstadkomma enhetliga lösningar på systemtransporternas område underlättas därigenom väsentligt. Men framförallt blir de sjötransporträttsliga reglerna betydligt mer lättillgängliga och förståeliga än tidigare eftersom terminologin bättre svarar mot gängse benämningar på linjefartsområdet.

Jag förordar således att Hamburgreglerna tas som förebild med avseende på systematik och terminologi på godsbefordringsområdet och att ett nytt kapitel om styckegodstransport införs i sjölagen.

Mitt förslag: I förhållande till nu gällande bestämmelser i 169 och 170 §§ sjölagen skall reglerna om styckegodstransport gälla alla typer av avtal om godstransport till sjöss oberoende av om konossement utfärdas eller inte. Vidare skall de svenska reglerna tillämpas oberoende av transportens geografiska anknytning (lex fori). Undantag skall i förstnämnda avseende göras endast för ren certepartifart och för ramavtal av typen kvantumkontrakt. I geografiskt hänseende skall undantag göras för inrikes transporter i annat nordiskt land och för sådana sjötransporter där parterna kommit överens att avtalet skall vara underkastat lagen i en annan stat ansluten till Haag-Visbyreglerna och det transporterande fartyget inte anlöper någon nordisk hamn.

Utredningens förslag: Överensstämmer med mitt förslag (se betänkandet s. 121-125).

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser godtar förslaget men bl.a. Sveriges advokatsamfund ifrågasätter om utredningsförslaget i berörda avseenden är förenligt med Haag-Visbyreglerna och Sveriges bundenhet till dessa regler.

Skälen för mitt förslag: Vid Haagreglernas tillkomst var det regel att utfärda konossement för all styckegodstransport. Reglernas tillämpningsområde är därför begränsat till att gälla bara när konossement eller liknande åtkomsthandling används. På senare tid har emellertid bruket av konossement minskat, främst som en följd av att godset med nutidens snabba fartyg ofta anländer till destinationsorten före dokumentet. Eftersom godset, om konossement har utfärdats, bara får lämnas ut mot att detta företes, har man i stället övergått till att utfärda icke-negotiabla transportdokument "sea waybills". I viss utsträckning förekommer det också att för transporten nödvändiga uppgifter behandlas med ADB. Men även andra faktorer än de avkortade transporttiderna har medverkat till denna utveckling.

Tidigare skedde transporterna vanligen som ett led i ett köp och parterna hade då behov av ett konossement för betalnings- och kreditändamål. Numera kan betalning och kredit ordnas på annat sätt. Dessutom förekommer i ökad utsträckning att avsändare och mottagare är samma företag eller bolag inom samma koncern. Inte heller i dessa fall behövs ett transportdokument som har funktionen att vara bärare av rätten till godset. Mot bakgrund av den utveckling som således skett i nu nämnda avseenden bör styckegodsreglernas tillämplighet utvidgas och reglerna tillämpas på all transport till sjöss oavsett vilken typ av transportdokument som kommer till användning. Som tidigare framhållits under avsnitt 2.1.5 kan Haag-Visbyreglerna inte anses utgöra hinder för detta. Däremot anser jag, liksom utredningen, att en begränsning av tillämpligheten bör göras gentemot olika slag av befraktning där ett fartyg disponeras genom certeparti eller

gentemot vissa på marknaden förekommande ramavtal,exempelvis s.k. kvantumkontrakt. Till dessa kontraktsformer återkommer jag i följande avsnitt.

Vid 1973 års sjölagsändringar, som huvudsakligen gällde införlivandet av Haag-Visbyreglerna i svensk rätt, diskuterades om domstolarna i de nordiska länderna alltid skulle tillämpa reglerna såsom de återgetts i det egna landets sjölag (lex foriprincipen) eller om de, på grundval av vissa i lagen preciserade internationellt privaträttsliga regler, ibland skulle använda de tvingande reglerna såsom de kommit till uttryck i annan konventionsstats lagstiftning. Man valde den senare lösningen som en gemensam nordisk lösning. Av 169 § sjölagen följer därför att lagen i den stat där avgångsorten är skall tillämpas i nordisk och internordisk fart. I annan fart tillämpas lagen i den konventionsstat där ett konossement blivit utfärdat eller där lastningen ägt rum, eller, om transporten skett från icke-konventionsstat till Norden lagen i den stat där bestämmelseorten är. Av 170 § sjölagen följer vidare att en hänvisning i ett konossement till annan stats konventionslagstiftning äger full giltighet.

Numera tillämpar emellertid domstolarna i flertalet länder lex fori när det gäller konventionsbunden lagstiftning. I förevarande sammanhang torde olägenheterna med detta inte vara särskilt stora eftersom reservationer mot konventionsbestämmelserna inte är tillåtna. Bestämmelserna i de olika konventionsstaterna får därför antas vara i allt väsentligt överensstämmande. Uppenbara nackdelar med nuvarande ordning är emellertid, vilket framhölls redan vid 1973 års ändringar, att domstolar och parter åläggs att undersöka var och hur reglerna förekommer i annan konventionsstats lag och vilken tolkning av reglerna som skett i rättspraxis, något som medför besvär och ökade kostnader. Och trots en sådan undersökning kvarstår alltid risken för att domstolarna tillämpar den främmande rätten felaktigt på grund av otillräcklig information om dess innehåll och hur den skall tolkas.

Övervägande skäl talar därför för att Sverige, i likhet med övriga nordiska länder, följer den internationella utvecklingen och nu väljer en lex forilösning på styckegodstransporternas område. Några folkrättsliga förpliktelser som hindrar detta torde inte finnas. För svenskt vidkommande har denna princip dessutom redan antagits på andra transporträttsliga områden såsom på luft- och vägtransportområdena. Undantag bör dock göras för inrikes transporter i annat nordiskt land med hänsyn till att man i bl.a. Norge överväger att införa ett mer enhetligt ansvarssystem för olika slag av inhemska transporter.

Vidare kan avtalsparterna undantagsvis disponera över vilken konventionsstats lag som skall tillämpas i de fall transporten inte berör Norden, exempelvis vid linjefart mellan två icke-nordiska konventionsstater. Denna möjlighet till lagval är en rest av 170 § första stycket sjölagen och har föreslagits av de nordiska sjölagskommittéerna efter önskemål från Danmarks sida. Med hänsyn till önskvärdheten av en så enhetlig nordisk lösning som möjligt även på denna punkt bör förslaget om möjlighet till lagval godtas.

Styckegodsreglerna är inte tillämpliga på ett transportavtal som är underkastat en internationell konvention om annan transport än sjötransport. Ett uttryckligt förtydligande om detta i lagtexten såsom för närvarande är fallet i 72 § sjölagen kan inte anses vara nödvändigt.

Inte heller anser jag att det är nödvändigt att i lagtexten ta in regler om lagvalet vid fri fart, dvs. vid transporter som faller utanför Haag-Visbyreglernas tillämpningsområde. I fråga om sådana transporter får lagvalet liksom tidigare avgöras i enlighet med transportavtalets bestämmelser eller annars enligt allmänna internationellt privaträttsliga regler.

3.2.3 Transportörens skadeståndsansvar

Mitt förslag: Transportörens skadeståndsansvar skall vara tvingande för hela den tid under vilken godset är i hans vård i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen.

Utredningens förslag: Överensstämmer med mitt förslag (se betänkandet s. 145-146).

Remissinstanserna: Majoriteten av remissinstanserna tillstyrker förslaget eller lämnar det utan invändning. Vissa instanser ifrågasätter emellertid om utredningsförslaget är i överensstämmelse med Sveriges anslutning till Haag-Visbyreglerna.

Skälen för mitt förslag: Redan nu gäller att transportören bär ansvaret för godset medan det är i hans vård ombord eller i land. Enligt 168 § andra stycket sjölagen kan transportören dock förbehålla sig frihet från ansvar för tiden före lastningens början och efter lossningens slut. Det tvingande ansvaret omfattar således bara tiden mellan lastningen och lossningen (den s.k. tackle-to-tackleprincipen). Även om friskrivning har skett har dock i rättspraxis gränsen för det tvingande ansvaret inte dragits alltför snävt. Det finns nordiska domar (se exempelvis rättsfallet Selma Tordén NJA 1951 s. 130) som slår fast att ansvaret varar till dess godset blivit upplagt på ett försvarligt sätt efter lossningen och det kan antas att något liknande gäller beträffande ansvaret vid lastningen. Problem finns således när det gäller att i det enskilda fallet fastställa transportörens ansvar.

Vid modern styckegodshantering sker mottagandet och avlämnandet av godset alltmer i terminal eller motsvarande, belägen i anslutning till det transporterande fartyget. Det är härvid naturligt, särskilt vad avser kombinerade transporter, att i samma mån låta godsansvaret omfatta även terminalperioden. På så sätt åstadkommer man att luckor i ansvarskedjan täpps till med ett enklare och effektivare försäkringssystem som följd. Avtalsparterna har också alltmer anpassat sig till detta (se exempelvis konossementsformuläret Combiconbill kl 10[1]). Rättsutvecklingen i kombination med nya transportsystem talar således starkt för att man nu överger tackle-to-tackleprincipen vid styckegodstransport och anpassar transportörens

ansvar att gälla under hela den tid under vilken han har godset i sin vård. Därmed uppnår man också större enhetlighet med andra transportformer.

I anledning av den tveksamhet som föreligger hos flera remissinstanser huruvida en ordning som den nu beskrivna är förenlig med Haag-Visbyreglerna har utredningsförslagets konventionsenlighet diskuterats vid nordiska departementsöverläggningar. Även från de övriga nordiska ländernas sida har man därvid uttalat som sin bestämda uppfattning att Haag-Visbyreglerna, förutom att de endast avser transporter under konossement, tidsmässigt endast reglerar transportörens ansvar från och med lastning till och med lossning av godset och att annan tid varunder godset är i transportörens vård således står öppen för konventionsstaternas nationella reglering. Mot denna bakgrund har man under departementsöverläggningarna inte varit beredd att gå ifrån den ordning som de nordiska sjölagskommittéerna föreslagit.

För egen del har jag ingen annan uppfattning än den som kommit till uttryck under de nordiska departementsöverläggningarna. Med hänsyn till den förändring som alltmer skett i avtalspraxis kunde en lösning i och för sig vara att även fortsättningsvis överlämna ansvarsproblematiken i nu berört avseende åt rättstillämpningen i avvaktan på en svensk anslutning till Hamburgreglerna. Mot bakgrund av de övriga nordiska ländernas inställning förordar jag emellertid att utredningens förslag godtas och läggs till grund för lagstiftningen.

3.2.4 Transportörens ansvar för godsskada vid anlitande av undertransportör

Mitt förslag: Reglerna om transportörens möjlighet till ansvarsfriskrivning för godsskada vid anlitande av undertransportör görs restriktivare i förhållande till nu gällande bestämmelser i 168 § tredje stycket sjölagen. Förbehåll godtas således inte alls, om undertransportören utför hela transporten. Vid s.k. genomgångstransport skall krävas för att friskrivning skall godtas dels att genomgångstransporten är uttryckligen avtalad och att undertransportören namngetts i transportavtalet, dels att transportkunden inte försätts i en försämrad processuell ställning vid inträffad godsskada.

Utredningens förslag: Överensstämmer med mitt förslag (se betänkandet s. 155-156).

Remissinstanserna: Förslaget godtas av flertalet remissinstanser. Institutet för sjörätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet anser däremot att sakliga skäl inte föreligger för att utesluta möjligheten till friskrivning i fall då hela transporten utförs av en undertransportör. Sveriges redareförening anför att man vid tidpunkten för transportavtalets ingående ännu inte bestämt vilket rederi som skall

anlitas för deltransporten. Kravet på ett namngivande av undertransportören redan i avtalet innebär därför enligt föreningen praktiska problem, vilka kan verka konkurrenshämmande.

Skälen för mitt förslag: Trots att Haag-Visbyreglerna inte har några uttryckliga bestämmelser för transporter som helt eller delvis utförs av en undertransportör infördes genom 1973 års sjölagsändringar regler om detta på nationell grund. Den avtalsslutande transportören ålades av rättspolitiska hänsyn ett kvardröjande ansvar om det inte uttryckligen avtalats eller blivit klart förutsatt mellan parterna att transporten helt eller delvis skulle utföras av en annan transportör. Motsvarande bestämmelser infördes i de övriga nordiska sjölagarna. Frågan om reglernas närmare utformning ansågs dock inte vara helt okontroversiell. En framtida konventionsreglering skulle kunna föranleda en ändrad lagstiftning.

Frågan om transportörens ansvar i nu berört avseende har under utredningsarbetet åter varit föremål för nordiska överläggningar. Man har därvid varit enig om att en transportör som åtar sig en transport och uppbär frakt för denna också skall vara ansvarig gentemot transportkunden. Sedan får det bli hans sak att regressvis utkräva det eventuella skadestånd som han nödgats utge på grund av de skador som undertransportören vållat. Endast undantagsvis bör friskrivning få förekomma om detta kan underlätta förfarandet vid s.k. genomgångstransporter, dvs. två eller flera transporter med samma slag av transportmedel. Om huvudtransporten skall utföras av transportören men en lokal eftertransport av en undertransportör har transportkunden ofta intresse av att transportören utfärdar ett genomgångskonossement av utlämningstyp, dvs. ett konossement som täcker hela transportsträckan. I avsaknad av en bestämmelse om möjlighet till ansvarsbefrielse i dessa fall kan annars det inträffa att transportören inte anser sig kunna tillmötesgå avsändarens önskemål utan inskränker sig till att utfärda ett konossement för enbart transporten fram till omlastningshamnen.

I artiklarna 10 och 11 i Hamburgreglerna har införts ansvarsregler konstruerade under starkt intryck av den nordiska lagstiftningen. Som jag ser det framstår dessa regler som en lämplig avvägning av de intressen som här gör sig gällande. Utredningens förslag att utforma de nationella bestämmelserna om ansvarsfrihet i full överensstämmelse med konventionsreglerna bör därför godtas. Syftet härmed är givetvis en önskan att effektivt förhindra ett kringgående av det tvingande transportansvaret. De praktiska olägenheter som påtalats från remisshåll kan inte heller anses vara alltför stora med det internationella samarbete och de snabba telekommunikationssystem som finns idag.

Mitt förslag: Sjölagens regler om konossement anpassas så långt möjligt till internationella förhållanden. Vidare införs uttryckliga regler om s.k. befälhavarkonossement och indemnitetsförklaringar (back letters).

Utredningens förslag: Överensstämmer med mitt förslag (se betänkandet s. 161-166).

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser lämnar utredningsförslaget utan erinran. Några instanser, däribland Svenska sjörättsföreningen, är dock kritiska vad avser nya regler rörande back letters. Man menar att reglerna fått en närmast "straffrättslig" karaktär som berikar en avtalspart på den andres bekostnad. Sveriges advokatsamfund ifrågasätter förslagets förenlighet med Haag-Visbyreglerna när det gäller befälhavarkonossement och back letters.

Skälen för mitt förslag: Som närmare berörts under avsnitt 3.2.2. skall tillämpligheten av styckegodsreglerna inte vara beroende av att konossement eller liknande handling utfärdas. Detta motiveras främst med konossementets minskade betydelse vid sidan av andra transportdokument, exempelvis sjöfraktsedlar, och dokumentlösa transporter där traditionella pappersrutiner ersätts med elektroniska rutiner (datorer och överföring på nätverk). Emellertid finns det fortfarande behov av konossementet som ett internationellt pappersdokument. Detta bildar nämligen samtidigt utgångspunkten för en översättning till elektroniska funktioner. Syftet bör därför vara att stödja en internationell strävan efter att göra konossementsdokumenten så standardiserade och enhetliga som möjligt. Ett ytterligare steg i denna riktning har bl.a. tagits genom att det i artiklarna 14-17 i Hamburgreglerna upptagits bestämmelser om konossementets innehåll och dess rättsverkningar.

Nämnda regler synes vara ändamålsenliga. Den strävan efter enhetlighet som således finns bör Sverige därför biträda. Hamburgreglerna är emellertid inte fullständiga i dessa avseenden varför de måste kompletteras med olika regler grundade på nationell rätt.

En särskild fråga är om ett konossement som utfärdas av befälhavaren på det fartyg som transporterar godset skall anses utfärdat på transportörens vägnar. En sådan ordning syftar främst till att komma tillrätta med de oklarheter som ofta följer med bruket av s.k. identity-of-carrierklausuler (definitioner av lastansvarig motpart i transportförhållandet) och innebär en ändring i förhållande till den traditionella uppfattningen att befälhavaren endast företräder fartygets ägare. Denna uppfattning avspeglas inte längre i den kommersiella verkligheten, särskilt inte på styckegodstransporternas område. I modern linjefart föreligger inte längre den identifikation mellan den avtalande transportören och ägaren till det fartyg som transporterar godset på samma sätt som var vanligt tidigare. Bruket i konossement av identity-of-carrierklausuler utpekande endast fartygsägaren som

ansvarig för godset kan därför leda till orimliga resultat, i synnerhet om fartyget är inchartrat från ett annat land än det där transportören driver verksamhet. Jag förordar därför, i enlighet med utredningens förslag, att det införs en uttrycklig regel om att ett konossement som utfärdats av befälhavaren på det fartyg som transporterar godset skall anses utfärdat på transportörens vägnar. Med en sådan regel sker en uttrycklig anpassning av sjölagen till den rättsutveckling som ägt rum (jfr det s.k. Lulu-målet NJA 1960 s. 742 samt SOU 1972:10 s. 54 f.).

Utredningen har också föreslagit nya bestämmelser om indemnitetsförklaringar, dvs. en avlastares garantiförbindelser mot transportören rörande ansvaret för utfärdandet av konossement med oriktiga uppgifter. Förslaget innebär att sådana överenskommelser även fortsättningsvis får civilrättslig giltighet mellan avtalsparterna. Undantag från denna huvudregel skall dock enligt utredningen göras för de flagranta fall där en transportör handlar i ett direkt syfte att vilseleda tredje man och denne sedan vidtar åtgärder i förlitan på konossementets riktighet. I ett sådant fall kan transportören inte framställa krav mot avlastaren på grund av indemnitetsförklaringen.

Under remissbehandlingen har kritik framställts mot bestämmelsens innehåll. Det har sagts att en transportör kan känna sig pressad av kommersiella skäl att uppfylla en avlastares önskemål om ett "rent" konossement. Jag kan ha viss förståelse för kritiken. Emellertid måste framhållas att fråga är om ett brottsligt förfarande från transportörens sida med ett obegränsat skadeståndsansvar mot tredje man och att det i de flesta rättssystem är en allmän rättsgrundsats att handlingar av sådant slag inte kan åberopas som grund för ersättningsskyldighet. Ett sådant synsätt föreligger även i nordisk rätt. Jag anser därför att övervägande skäl - framförallt bevis- och omsättningshänsyn - talar för en uttrycklig regel enligt utredningens förslag. Motsvarande förslag kommer också att läggas fram i Danmark, Finland och Norge.

Angående de föreslagna reglernas förenlighet med Haag-Visby-reglerna vill jag hänvisa till vad jag anfört i fråga om konventionens tillämpningsområde under avsnitt 2.1.5.

3.2.6 Jurisdiktions- och skiljedomsklausuler

Mitt förslag: Vid styckegodstransport som berör de nordiska länderna skall förhandsavtal om hur tvister skall prövas vara ogiltiga, om de begränsar en kärandes möjligheter att få tvisten prövad på en ort med naturlig anknytning till transportavtalet. Från denna princip skall undantag göras endast om något annat följer av den lagstiftning som grundas på den s.k. Luganokonventionen.

Utredningens förslag: Överensstämmer med mitt förslag (se betänkandet s. 167-169).

Remissinstanserna: Majoriteten av remissinstanserna ställer sig bakom förslaget. Bl.a. Svea hovrätt välkomnar utredningsförslaget som en ambition att stävja möjligheten att kringgå det tvingande transportansvaret. Sveriges speditörsförbund är däremot kritiskt till förslaget och menar att detta skulle allvarligt försvåra handläggningen av lastreklamationer, vilka bäst sker på den ort där transportören har sin verksamhet. Svenska sjörättsföreningen m.fl. anför att en mer ingående analys av Luganokonventionens konsekvenser borde göras innan vissa förbud mot jurisdiktions- och skiljedomsklausuler införs i den svenska sjölagen på nationell grund.

Skälen för mitt förslag: Haag-Visbyreglerna upptar inga direkta regler om jurisdiktion eller om skiljeförfarande. Linjekonossementen innehåller därför vanligen klausuler om att talan i anledning av godsskada eller liknande endast får väckas vid domstol i den stat där transportören har sitt huvudsakliga driftställe. Om transportören opererar från ett land som inte har någon närmare anknytning till transporten, kan detta medföra kostnader och tidsspillan för den skadelidande som inte står i rimlig proportion till processföremålet; den skadelidande avstår då från att föra talan i saken. I enskilda fall kan det till och med vara svårt att utreda var transportören har sin huvudsakliga verksamhet.

Klausuler av sådant slag har i vissa länder, t.ex. USA och Australien, ansetts ogiltiga just på den grunden att de gynnar transportören på ett obehörigt sätt. Denna uppfattning avspeglas även i vissa transporträttsliga konventioner (t.ex. Warszawakonventionen, CMR och Aténkonventionen) där käranden erbjuds ett antal jurisdiktioner med rimlig anknytning till transporten. I Hamburgreglerna har denna problematik lösts så att sådana klausuler är ogiltiga i den mån de hindrar en kärande att väcka talan vid vissa angivna domstolar eller att få tvisten handlagd genom skiljeförfarande i viss stat. I övrigt får klausulerna giltig verkan.

Vid de nordiska sjölagskommittéernas överläggningar har man enats om att föreslå begränsningar i avtalsfriheten i enlighet med Hamburgreglernas modell och syftet är givetvis en strävan efter att förhindra att det tvingande transportansvaret görs illusoriskt i det enskilda fallet. För egen del anser jag att den föreslagna ordningen framstår som ändamålsenlig. Jag förordar därför att Sverige, i likhet med de övriga nordiska länderna, inför regler i överensstämmelse härmed.

Undantag från reglerna bör såsom utredningen föreslagit göras i fart som inte berör något nordiskt land så länge stöd saknas i några allmänt antagna internationella regler.

De förslagna reglerna avses få en generell tillämpning vid styckegodstransport med det undantag som beskrivits ovan. Ytterligare undantag kan dock bli aktuellt om transporten även rör andra stater inom Europaområdet. Bestämmelserna kan nämligen inte tillämpas om annat följer av den lagstiftning som grundas på Luganokonventionen. Enligt denna konvention är exempelvis ett prorogationsavtal på sjöfartens område i princip giltigt om detta utpekar en viss

domstol inom konventionsområdet och en av avtalsparterna har hemvist i en konventionsstat.

3.2.7 Laga domstol i mål rörande avtal om styckegodstransport

Mitt förslag: Sjölagens bestämmelser om laga domstol i sjörättsmål kompletteras med exklusiva forumregler för styckegodstransport. Redaktionellt tas såväl dessa regler som reglerna för passagerarbefordran in i självständiga paragrafer.

Utredningens förslag: Överensstämmer i allt väsentligt med mitt förslag (se betänkandet s. 12 och 221).

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har yttrat sig särskilt i frågan.

Skälen för mitt förslag: I föregående avsnitt har jag föreslagit att vissa förhandsavtal om hur tvister skall prövas skall vara ogiltiga om de begränsar en kärandes möjligheter att få tvisten prövad på ort med en viss naturlig anknytning till transportavtalet. Reglerna om svensk domstols behörighet måste anpassas till detta.

I likhet med utredningen anser jag att de särregler som krävs för ändamålet av systematiska skäl bör tas in i en särskild paragraf. Även forumreglerna för passagerarbefordran bör därvid - såsom utredningen föreslagit - brytas ut ur sjölagens allmänna bestämmelser om laga domstol och utformas som självständiga särbestämmelser.

Vissa ändringar har gjorts i utredningsförslaget till följd av Sveriges anslutning till Lugano- och arrestkonventionerna (se närmare angående dessa konventioner prop. 1991/92:128 s. 162 och prop. 1992/93:5 s. 28). Exempelvis behålls tills vidare sjölagens speciella förmögenhetsforum i sin nuvarande form ("där fartyget finns") även för styckegodstransporter. Därmed uppnås att denna behörighetsregel tills vidare blir densamma oavsett den sjörättsliga tvistens karaktär. En översyn av bestämmelsens utformning bör dock ske vid en svensk anslutning till Hamburgreglerna.

3.3 Befraktning av fartyg

3.3.1 Befraktningsreglernas anpassning till dagens befraktningsmarknad

Mitt förslag: Reglerna om befraktning av fartyg moderniseras och kompletteras med regler för nya befraktningsformer.

Utredningens förslag: Överensstämmer med mitt förslag (se betänkandet s. 11 och 89).

Remissinstanserna: Med några undantag tillstyrker remissinstanserna utredningens förslag eller lämnar det utan invändning.

Skälen för mitt förslag: Såsom närmare redovisats under avsnitt 2.1.3 föreligger ett klart behov av nya regler även på befraktningsområdet. De flesta bestämmelserna fick nämligen sin nuvarande lydelse under senare delen av 1930-talet och betydande förändringar har ägt rum i sjöfartsförhållandena sedan dess. Förändringarna har varit särskilt påfallande i avtalspraxis rörande gängse befraktningsformer men även nya mönster har vuxit fram. Avtalsformer som konsekutiva resor och kvantumkontrakt har tillkommit och andra former, exempelvis de s.k. projekttransporterna, tenderar att utvecklas alltmer. Dessa nya förhållanden har utredningen haft för ögonen vid översynen av nu gällande regler.

Som skäl för den modernisering och komplettering av lagstiftningen som utredningen föreslagit har angetts i första hand de dispositiva rättsreglernas ökade betydelse i samhället i takt med att avtalsfriheten som princip blivit alltmer kringskuren och övervakad. Man syftar härvid bl.a. på senare års regleringar i avtalslagen och i de s.k. avtalsvillkorslagarna med möjlighet till prövning av oskäliga avtalsvillkor där dispositiva rättsregler på olika områden får bilda utgångspunkt som rättspolitiskt godtagbara normallösningar. Men man har också i likhet med de övriga nordiska kommittéerna framhållit den ökade betydelsen av de dispositiva rättsreglerna som bakgrundsrätt på nyutvecklade områden. Enligt utredningen kan på exempelvis tidsbefraktningsområdet genomtänkta och rekommenderade normallösningar, som tillsammans bildar ett balanserat helhetsmönster, visa sig värdefulla för inrikes och internordisk fart där man ofta brukar kontrakt av betydligt enklare beskaffenhet än i oceanfart. Vidare kan existensen av ett nordiskt mönster enligt utredningen även antas få betydelse som tolkningsdatum. Befraktningsavtalen utvecklas efterhand. Här kan analogier från de dispositiva regelverken göras med de gränser och justeringar som olikheterna motiverar. Genom en utbyggd bakgrundsrätt ger man också avtalsparterna en ökad möjlighet att vid tvist få denna avgjord i något nordiskt land. De flesta certepartierna anger i dag London eller New York som orten för ett skiljeförfarande, något som med tiden kommit att bli alltmera kostsamt och tidsödande för parterna.

Flertalet remissinstanser har ställt sig positiva till utredningens förslag men kritiska synpunkter saknas inte. Från ett par håll har det ifrågasatts om de föreslagna reglerna kommer att motsvara något kommersiellt behov. Sjöassuradörernas förening påpekar exempelvis att standardavtal och en väl etablerad rättspraxis redan existerar på befraktningsområdet och att dispositiva lagregler snabbt kan bli föråldrade. Från vissa håll görs också gällande att några rättspolitiska skäl för ett ingrepp i avtalsfriheten inte föreligger på ifrågavarande område, varför en utbyggd bakgrundsrätt av "halvtvingande" karaktär inte kan accepteras.

För egen del vill jag instämma i vad utredningen anfört om värdet av en modern och utbyggd bakgrundsrätt på befraktningsområdet. Lagstiftningen, som innehållsmässigt synes väl avvägd och förankrad i certepartipraxis och standardformulär, upptar grundläggande regler

om förhållandet mellan bortfraktare och befraktare samt ger därutöver ändamålsenliga anvisningar om hur praktiskt viktiga problem under ett certepartis olika skeden bör lösas. Såsom utredningen framhållit kan därför anpassningen till moderna förhållanden antas minska behovet av särskilda avtalsvillkor i framförallt nordisk fart, vilket är ägnat att underlätta handeln mellan berörda länder. Och i de fall en särskild avtalsreglering behövs kan en modern nordisk bakgrundsrätt ändå ha ett pedagogiskt värde vid utarbetandet av såväl standardcertepartier som mer individuella befraktningsavtal. Det är därför tillfredsställande att i dessa avseenden det på alla punkter av någon betydelse har varit möjligt att finna gemensamma nordiska lösningar, vilka bör bevaras i största möjliga utsträckning.

Jag delar även utredningens uppfattning om de dispositiva reglernas ökade betydelse i de fall de utgör lagstiftarens genomtänkta och väl balanserade normallösningar. Befraktningsreglerna bör i princip bygga på avtalsfrihet mellan parterna men detta betyder inte att fullständig frihet råder. Förutom enstaka tvingande regler, bl.a. till skydd för tredje man, ger bestämmelserna om oskäliga avtalsvillkor i 36 § avtalslagen möjlighet att i enskilda fall bortse från eller modifiera avtalsvillkor som på ett eller annat sätt missgynnar den ena parten. Likaså syftar de s.k. avtalsvillkorslagarna till att tillgodose behovet av att mera generellt kunna ingripa mot standardformulär med oskäligt innehåll. Befraktningsreglerna kommer härvid att utgöra en viktig jämförelsepunkt vid bedömningen utan att de av denna anledning får en annan valör än andra dispositiva regler på civilrättens område (jfr med avseende på köprätten prop. 1988/89:76 s. 23). Även på avtalstolkningens område får reglerna givetvis en allt viktigare funktion i den mån de ger uttryck för ett rättspolitiskt ställningstagande från lagstiftarens sida.

Jag förordar därför i likhet med utredningen att reglerna om befraktning av fartyg kompletteras med regler för nya befraktningsformer och att de allmänt moderniseras.

3.3.2 Resebefraktning och konsekutiva resor

Mitt förslag: Reglerna om resebefraktning begränsas terminologiskt och systematiskt till sitt egentliga område. Föråldrade bestämmelser mönstras ut men det tvingande ansvaret vid lastskada m.m. behålls i inrikes och internordisk fart. Vidare kompletteras bestämmelserna med särregler för s.k. konsekutiva resor.

Utredningens förslag: Överensstämmer med mitt förslag (se betänkandet s. 11, 89 och 170).

Remissinstanserna: Med några undantag lämnar de remissinstanser som yttrat sig rörande det sakliga innehållet i utredningens förslag detta utan invändning.

Skälen för mitt förslag: Nuvarande regler för resebefraktning omfattar idag i princip all godsbefordran till sjöss. Genom utvecklingen av nya avtalstyper och den lagstiftning som föreslås för dessa nya former måste reglerna för resebefraktning renodlas och begränsas i sin tillämplighet. Principerna för regleringen är dock välkända genom traditionen och endast i några fall har enligt utredningen helt nya lösningar befunnits nödvändiga. Exempelvis skiljer sig sjölagens bestämmelser om lastnings- och lossningstid väsentligt från internationell uppfattning och i synnerhet från engelsk rätt. Detta har lett till att reglerna, som också varit besvärliga att tillämpa i praktiken, helt kommit ur bruk. En anpassning till den mönsterbildande engelska rätten bör därför ske i enlighet med utredningsförslaget.

Vad avser utredningens förslag om bibehållandet av vissa tvingande ansvarsregler vid inrikes och internordisk resebefraktning har Sveriges redareförening ifrågasatt behovet av detta. Föreningen har vidare förordat att befraktarens ansvar för farligt gods utformas på samma sätt som vid styckegodstransport i syfte att hos befraktarna inskärpa betydelsen av att upplysningsplikten fullgörs på rätt sätt. Med anledning av detta vill jag erinra om att båda dessa frågor blev behandlade vid 1973 års sjölagsändringar. Med hänsyn till vad som nu har anförts finns inte skäl för andra bedömningar än de som gjordes då (se prop. 1973:137 s. 79 och 117). Vad därutöver gäller den förstnämnda frågan har även under detta sjölagsarbete önskemål framställts från framförallt norsk sida om att behålla de tvingande ansvarsreglerna. Man har därvid pekat på bl.a. den stora export och import med fartyg som sker till och från övriga nordiska länder och framhållit vikten av en fortsatt likhet mellan de nordiska ländernas lagstiftning på området. Jag kan ansluta mig till detta synsätt och förordar att utredningens förslag följs även i dessa hänseenden.

Utredningen har vidare föreslagit att nya särregler för s.k. konsekutiva resor tas upp bland resebefraktningsreglerna. Denna moderna variant av resebefraktning avser flera resor efter varandra med ett bestämt fartyg. Resorna utförs vanligtvis under en längre tidsperiod, vilket kan föranleda juridiska problem om en störning sker med avseende på en enstaka resa. Även om reglerna om resebefraktning historiskt sett ligger i botten och bildar mönster krävs därför enligt utredningen speciella lösningar för en förtida kontraktsavveckling.

Remissinstanserna har inte närmare berört förslaget om kompletterande regler för konsekutiva resor, vare sig innehållsmässigt eller i systematiskt avseende. För egen del anser jag att reglerna är ändamålsenliga och att utredningen visat att de kan infogas bland resebefraktningsreglerna på ett naturligt sätt där resornas inbördes sammanhang så kräver. I övrigt skall de givna bestämmelserna om resebefraktning tillämpas på kontraktsformen, såvida inte annat avtalats mellan kontraktsparterna.

Jag tillstyrker därför utredningens förslag i nu berörda delar såsom en välbehövlig anpassning till dagens befraktningsmarknad.

Mitt förslag: Ett samlat dispositivt regelverk om s.k. kvantumkontrakt förs in i kapitlet om befraktning av fartyg.

Utredningens förslag: Överensstämmer med mitt förslag (se betänkandet s. 11 och 196).

Remissinstanserna: De få remissinstanser som yttrat sig särskilt i denna del tillstyrker med vissa påpekanden utredningens förslag.

Skälen för mitt förslag: En kortare redogörelse för den moderna kontraktsformen kvantumkontrakt och dess rättsliga karaktär har lämnats under avsnitt 2.1.3. Det rör sig om avtal om en viss mängd gods under en längre tidsrymd, exempelvis ett företags årsproduktion av bilar. Avtalstypen, som fått en ökad användning under senare år, företer övervägande drag av befraktningsavtal omfattande en längre tidsperiod men skiljer sig från den speciella resebefraktningsformen konsekutiva resor genom att resorna inte är på varandra följande och fartygen inte individuellt angivna. De befraktande fartygen är endast generiskt beskrivna, möjligen utpekas en viss grupp av fartyg. Kontraktsbestämmelserna tar inte heller sikte på de individuella resorna under kontraktet - här tillämpas i första hand gängse styckegods- eller resebefraktningsregler - utan på den kontrakterade godsmängden i dess helhet.

Med hänsyn till kvantumkontraktets grundläggande karaktär av resebefraktning kan enligt utredningen sjölagens dispositiva regler i ämnet i många fall tjäna som bakgrundsrätt till det individuella kontraktets bestämmelser. Men när det rör frågor med avseende på kvantumkontraktet i dess helhet saknas ledning. Utredningen har därför i likhet med övriga nordiska kommittéer föreslagit att ett antal dispositiva rättsregler om kvantumkontrakt samlas i ett särskilt avsnitt i anslutning till reglerna om resebefraktning.

Jag delar utredningens uppfattning om värdet av en utfyllande bakgrundsrätt även på detta område. Reglerna synes ändamålsenliga och överensstämmer med huvuddragen i den avtalspraxis som utvecklats under senare år. Genom att reglerna hålls samman i ett särskilt regelverk infogat i befraktningskapitlet på sätt utredningen föreslagit framträder också kvantumkontraktets olika konkretiseringsmekanismer på ett tydligt och pedagogiskt värdefullt sätt.

Jag förordar därför att ett samlat dispositivt regelverk rörande kvantumkontrakt införs i kapitlet om befraktning av fartyg.

3.3.4 Tidsbefraktning

Mitt förslag: Reglerna om tidsbefraktning anpassas till rådande internationell certepartipraxis och till den allt vanligare företeelsen att sjötransportföretagen arbetar med inhyrt tonnage som s.k. operatörer.

Utredningens förslag: Överensstämmer med mitt förslag (se betänkandet s. 200).

Remissinstanserna: Endast ett fåtal remissinstanser har yttrat sig särskilt i denna fråga. Svea hovrätt anser att tidsbefraktningsreglerna i utredningsförslaget har genomgått en grundlig omarbetning och komplettering som väl motsvarar befraktningsformens ökade betydelse inte minst på den svenska befraktningsmarknaden. Sveriges advokatsamfund har däremot anfört att förslaget i viss utsträckning endast är en sammanställning av de vanligaste klausulerna i marknadens standardformulär och har därför ifrågasatt behovet av en ny reglering på det sätt som utredningen föreslagit.

Skälen för mitt förslag: Såsom redovisats under avsnitten 2.1.2 och 2.1.3 är nuvarande bestämmelser om tidsbefraktning i stort sett oförändrade alltsedan 1936 års sjölagsändringar. Mot bakgrund av de strukturförändringar som skett inom sjöfarten under senare år ter de sig helt föråldrade. Utredningen pekar exempelvis på att en stor del av den norska handelsflottan numera opererar under tidsbefraktningskontrakt och att utvecklingen är densamma även vad avser svenska förhållanden. Framförallt pekar man på att sjötransportföretagen idag ofta hyr in behövligt tonnage och exponerar sig utåt som operatörer. I certepartiförhållandet är tidsbefraktaren således inte längre lastägare i samma utsträckning som tidigare.

I likhet med Svea hovrätt finner jag att utredningens förslag är väl anpassat till dagens förhållanden. Bestämmelserna, som i allt väsentligt överensstämmer med motsvarande förslag i de övriga nordiska länderna, är i flera avseenden kompletterade med regler som ofta saknas i standardkontrakten eller som endast framgår indirekt av olika friskrivningsklausuler på ett svårtillgängligt sätt. Jag kan därför inte dela Sveriges advokatsamfunds uppfattning att det inte skulle finnas något behov av den föreslagna regleringen.

Av stort värde är att reglerna har uppdelats efter en tidsaxel med en funktions- och ansvarsfördelning mellan parterna för varje tidsskede av ett tidsbefraktningsavtal. Värdefullt och klargörande är också att ansvarsregler har inarbetats för de situationer då tidsbefraktaren uppträder som operatör gentemot andra lastägare. Jag förordar därför att utredningens förslag läggs till grund för en ny lagstiftning på tidsbefraktningens område.

Tidsbefraktningsreglerna är som tidigare principiellt dispositiva oavsett fartområde. Undantag görs endast med avseende på ansvarsreglerna i de fall en annan lastmottagare än tidsbefraktaren innehar konossement. Betydelsen av ett dispositivt regelverk som bakgrundsrätt har jag behandlat närmare under avsnitt 3.3.1.

3.4.1 Sjövärdighetsbegreppet

Mitt förslag: Sjövärdighetsbegreppet utvidgas i förhållande till sjölagens nuvarande terminologi. Beroende på sammanhanget kan det på ett relativt sätt även omfatta fartygets inre säkerhet samt rese- och lastvärdigheten.

Utredningens förslag: Överensstämmer med mitt förslag (se betänkandet s. 135-136).

Remissinstanserna: De remissinstanser som berört frågan godtar utredningens förslag.

Skälen för mitt förslag: Uttrycket sjövärdighet används för närvarande i svensk sjörättslig terminologi för att beteckna ett fartygs sjöduglighet i teknisk eller inskränkt mening. En ledning för bestämmandet av det sjövärdighetskrav som generellt gäller för fartyg finns i 2 kap. 1 och 5 §§ fartygssäkerhetslagen (1988:49). Däremot innefattas inte särskilda moment i fartygets skick såsom exempelvis bemanning och proviantering, den s.k. resevärdigheten, eller lastrummens lämplighet att föra last, den s.k. lastvärdigheten. Som överordnat begrepp används i stället termen fartygets "behöriga skick". I dansk och norsk terminologi omfattar däremot sjövärdighetsbegreppet också rese- och lastvärdigheten.

I syfte att göra de nordiska sjölagarna innehållsmässigt så lika som möjligt anser jag i likhet med utredningen att det svenska sjövärdighetsbegreppet bör anpassas till den danska och norska metodiken. Detta innebär att sjövärdighetsbegreppet inte längre blir något absolut eller enhetligt begrepp. Sjövärdigheten blir i sjölagens mening *relativ* och bestämningen av begreppet måste fortsättningsvis göras utifrån det sammanhang eller den avtalstyp det är fråga om. Den ändrade terminologin innebär dock ingen materiell förändring med avseende på redarens skyldigheter.

Den nya terminologin innebär att konsekvensändringar måste göras i olika delar i sjölagen där regler rörande sjövärdighet förekommer. Sjövärdighetsbegreppet på säkerhetslagstiftningens område berörs dock inte.

3.4.2 Begränsningsbeloppen vid passagerarbefordran

Mitt förslag: Beloppen som begränsar bortfraktarens ersättningsansvar för passagerare och resgods höjs så att de kommer i nivå med de begränsningsbelopp som fastställts i 1990 års tilläggsprotokoll till Aténkonventionen.

Skälen för mitt förslag: Bestämmelser om befordran av passagerare och resgods finns i 6 kap. i 1891 års sjölag. Bestämmelserna fick sin nuvarande lydelse år 1985. De är inte konventionsbundna men överensstämmer i mycket stora delar med 1974 års Aténkonvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss. Ett väsentligt undantag gäller de belopp som begränsar bortfraktarens ersättningsansvar. Dessa belopp är i sjölagen betydligt högre än de belopp som konventionen föreskriver.

När de nuvarande bestämmelserna om passagerarbefordran antogs övervägdes frågan om Sverige skulle tillträda Aténkonventionen. Främst på grund av konventionens låga begränsningsbelopp valde emellertid Sverige, i likhet med Danmark, Finland och Norge, att stå utanför konventionen (prop. 1982/83:159 s. 84). Det betonades dock att detta ställningstagande inte fick innebära att Sverige för all framtid skulle avstå från att tillträda konventionen. Denna har hittills tillträtts av 13 stater och trädde i kraft år 1987.

Vid en diplomatkonferens i London den 29 mars 1990 antogs ett tilläggsprotokoll till Aténkonventionen. Genom protokollet höjdes begränsningsbeloppen till en nivå som väsentligt överstiger de belopp som gäller enligt nuvarande svenska regler. Tilläggsprotokollet har ännu inte trätt i kraft. Hittills har endast Egypten tillträtt protokollet; för ett ikraftträdande krävs att 10 stater ansluter sig.

Som en följd av tilläggsprotokollet inleddes ett nordiskt samarbete i syfte att utreda kvarstående skillnader mellan bestämmelserna i Aténkonventionen i dess reviderade form och reglerna i de nordiska sjölagarna inför ett eventuellt tillträde till den reviderade konventionen. Som underlag för svenska ställningstaganden remissbehandlades Justitiedepartementets rapport från diplomatkonferensen. Flera instanser, däribland Sveriges redareförening, Svenska försäkringsbolags riksförbund och Sveriges ångfartygs assurans förening (the Swedish Club), ställde sig positiva till protokollet medan Sjöfartsverket och Konsumentombudsmannen ansåg att även tilläggsprotokollets begränsningsbelopp blivit för låga. (Remissyttrandena finns tillgängliga i lagstiftningsärendet Justitiedepartementet dnr 90-385).

Den 7 april 1990 inträffade brand ombord på passagerarfartyget Scandinavian Star i trafik mellan Norge och Danmark. Olyckan, som krävde 158 människoliv, väckte vissa principiella frågor om ansvaret vid passagerarbefordran. Det norska justitiedepartementet har därför påbörjat en utredning rörande möjligheterna att införa en obligatorisk olycksförsäkring alternativt ett strikt ansvar i kombination med en obligatorisk ansvarsförsäkring.

Frågan om de nordiska länderna skall tillträda Aténkonventionen i dess reviderade form har efter olyckan med Scandinavian Star diskuterats ytterligare vid skilda möten med företrädare för de respektive departementen. Vid ett sådant möte i augusti år 1992 enades man om att i avvaktan på resultatet av de utredningar och överväganden som har berörts ovan undersöka möjligheten att som ett första steg höja begränsningsbeloppen i de nordiska sjölagarna så att de kommer i nivå med dem som föreskrivs i tilläggsprotokollet.

Enighet har numera uppnåtts om höjningar som innebär att begränsningsbeloppet vid personskada höjs från 100.000 särskilda dragningsrätter (SDR) till 175.000 SDR för varje passagerare (en SDR motsvarar ungefär 11 kronor), att begränsningsbeloppet vid försening av passagerare höjs från 2.000 SDR till 4.150 SDR för varje passagerare samt att begränsningsbeloppet vid skada på eller förlust eller försening av resgods höjs från 1.300 SDR till 1.800 SDR för varje passagerare i fråga om handresgods, från 5.000 SDR till 6.750 SDR för varje passagerare i fråga om dyrbarheter som bortfraktaren har tagit emot för säker förvaring, från 8.000 SDR till 10.000 SDR för varje fordon och från 2.000 SDR till 2.700 SDR för varje passagerare i fråga om annat resgods.

I Norge har ändringsförslagen antagits den 11 juni 1993 (nr 102). Enligt vad jag inhämtat avser man att även i Danmark och Finland införa motsvarande begränsningsbelopp.

Flertalet svenska remissinstanser har inte haft något att invända mot att motsvarande ändringar även görs i de svenska reglerna som ett första lagstiftningssteg. Mot bakgrund av det anförda förordar jag därför att begränsningsbeloppen i den nya sjölagen i berörda avseenden bestäms till de angivna beloppen i avvaktan på ett slutligt ställningstagande i frågan om ett svenskt tillträde till Aténkonventionen.

3.5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Som jag tidigare har berört kommer det att föreslås nya sjölagar med i stort sett samma struktur i Danmark, Finland, Norge och Sverige. På sätt som är vanligt när det gäller ny sjörättslig lagstiftning bör lagarna träda i kraft samtidigt. I Danmark har en proposition lagts fram under december 1993 och i Finland och Norge avser man att lägga fram propositioner under våren 1994. Den nya lagstiftningen skulle därför kunna träda i kraft vid halvårsskiftet 1994 eller kort tid därefter. Med hänsyn till vad jag nu har anfört bör det överlämnas åt regeringen att närmare bestämma dagen för ikraftträdandet.

Den nya sjölagen ersätter dels 1891 års sjölag, dels lagen (1993:103) om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden, varför dessa lagar skall upphävas i samband med ikraftträdandet. Ett flertal övergångsbestämmelser till tidigare ändringar i sjölagen kommer emellertid fortfarande att ha betydelse efter det att den nya lagstiftningen trätt i kraft. Det kan inte heller uteslutas att detta även gäller övergångsbestämmelsen i kvarstadslagen. Undantag för tidigare givna övergångsregler måste därför göras i tillämpliga delar.

Det föreslås beträffande ett flertal lagar att hänvisningar till olika bestämmelser i sjölagen skall bytas ut mot hänvisningar till motsvarande bestämmelser i den nya sjölagen. Emellertid kan det finnas andra lagar som innehåller en hänvisning till den gamla lagen. Likaså finns förordningar eller andra författningar som under en övergångstid kommer att innehålla sådana hänvisningar. I dessa fall gäller att de nya bestämmelserna skall tillämpas om de ersatt äldre be-

stämmelser.

I kapitlen om godsbefordran finns flera bestämmelser som innebär en viss skärpning av godsansvaret i förhållande till tidigare lag. Med hänsyn härtill samt till att avtal rörande godsbefordran ofta avser längre tidsperioder bör äldre bestämmelser gälla för avtal som har ingåtts före ikraftträdandet. Om ett konossement utfärdas enligt ett sådant avtal men efter ikraftträdandet skall dock de nya bestämmelserna alltid tillämpas på förhållandet till tredje man som innehar konossementet.

I fråga om avtal om passagerarbefordran bör de äldre bestämmelserna gälla endast i fall då den händelse som ansvarigheten grundas på har inträffat före ikraftträdandet även om avtalet har ingåtts dessförinnan.

Bestämmelserna i kapitlen 4 och 21 om kvarstad respektive om laga domstol i sjörättsmål m.m. bör enligt allmänna principer tillämpas i mål som inleds efter ikraftträdandet. Någon uttrycklig föreskrift om detta behövs inte.

3.6 Kostnader och resursbehov

Den nya sjölagen kommer inte att medföra några större kostnadsökningar för den svenska sjöfarten. Visserligen kan de höjda begränsningsbeloppen vid passagerarbefordran innebära något ökade utgifter för försäkringar om det visar sig att ersättningsutbetalningarna skulle öka men kostnaderna bedöms ändå som marginella. Samma bedömning gör man i de övriga nordiska länderna.

Likaså på godsbefordringsområdet bör kostnadsökningarna bli marginella genom att nuvarande ansvarssystem i stort sett behålls tills vidare. Här begränsas ökningen främst till vissa initialkostnader avseende översyn av standardavtal och information inom näringen om de nya reglerna. Att sjölagens bestämmelser om godsbefordran anpassas till moderna förhållanden bör annars vara till avsevärd nytta för svensk sjöfart.

Införandet av en ny sjölag medför ett visst informationsbehov också från det allmännas sida, vilket dock kan tillgodoses inom ramen för befintliga anslag. I övrigt finns inte anledning att räkna med att den nya lagstiftningen kommer att medföra andra kostnader för det allmänna som bör beaktas i detta sammanhang.

4 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har det inom Justitiedepartementet upprättats förslag till

1. sjölag,
2. lag om ändring i utsökningsbalken (1981:774),

3. lag om ändring i lagen (1914:45) om kommission,
4. lag om ändring i lagen (1927:77) om försäkringsavtal,
5. lag om ändring i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva,
6. lag om ändring i lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg,
7. lag om ändring i luftfartslagen (1957:297),
8. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.,
9. lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970:105),
10. lag om ändring i förmånsrättslagen (1970:979),
11. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282),
12. lag om ändring i lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss,
13. lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.,
14. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg,
15. lag om ändring i lagen (1981:6) om konkurs som omfattar egendom i annat nordiskt land,
16. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929),
17. lag om ändring i lagen (1983:1015) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 6 april 1974 om en uppförandekod för linjekonferenser,
18. lag om ändring i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter,
19. lag om ändring i lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn,
20. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49),
21. lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor.

Förslag 6, 7, 9, 11, 14, 16, 17, 19 och 20 har upprättats i samråd med chefen för Kommunikationsdepartementet och förslag 18 har upprättats i samråd med statsrådet Lundgren.

5.1 Förslaget till sjölag

5.1.1 1 kap. Om fartyg

1-8 §§

Nationalitet

1 §

Ett fartyg anses som svenskt och är berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än hälften ägs av svensk medborgare eller svensk juridisk person. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket får medge att även annat fartyg, vars drift står under avgörande svenskt inflytande eller vars ägare har fast hemvist i Sverige, skall anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg.

Regeringen får meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg och får därvid bestämma vad som skall iakttas med sådana handlingar samt förbjuda att registreringspliktigt fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetshandling.

Fartygsregister

2 §

Fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, betecknas skepp. Annat fartyg kallas båt.

Över svenska skepp förs ett skeppsregister. Över vissa båtar förs ett båtregister enligt bestämmelserna i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. Över skepp under byggnad i Sverige förs ett skeppsbyggnadsregister.

Skeppsregistret, båtregistret och skeppsbyggnadsregistret förs av den myndighet som regeringen bestämmer (registermyndigheten). Registermyndigheten förestås av en lagfaren inskrivningsdomare. Efter regeringens förordnande får registren föras med användning av automatisk databehandling.

Tillbehör till fartyg

3 §

Till fartyg med dess skrov och styrinrättning hör fast inredning och annan till stadigvarande bruk för fartyget ägnad utrustning samt sådana reservdelar som varaktigt förvaras ombord, allt i den mån fartyget är försett därmed i fartygsägarens intresse.

Utrustning för radiosamband eller navigering räknas dock inte som tillbehör, om den tillhör någon annan än fartygsägaren eller om någon annan än fartygsägaren har rätt till utrustningen på grund av äganderättsförbehåll eller villkor som är att jämställa med sådant förbehåll.

4 §

Bestämmelserna i 3 § skall också tillämpas i fråga om fartyg under byggnad. Därvid anses ett registrerat skeppsbygge vara försett även med material, maskineri och annan utrustning som finns på tillverkarens område och som genom märkning eller på annat sätt otvetydigt framstår som avsedd att införlivas med skeppet.

5 §

Rätt till tillbehör till fartyg eller till fartyg under byggnad får inte göras gällande särskilt. Detta gäller även i förhållande till fartygets eller byggets ägare.

Överlåtelse av utrustning som utgör tillbehör till fartyg eller till fartyg under byggnad gäller inte i något fall mot tredje man förrän utrustningen har skilts från fartyget eller bygget så att detta inte längre kan anses vara försett med utrustningen.

Identifiering

6 §

Ett skepp som förs in i skeppsregistret skall ha ett namn. Namnet bestäms av ägaren. Det skall tydligt skilja sig från andra skeppsnamn i registret och får inte göra intrång i ett särpräglat namnskick, som används av en annan skeppsägare.

Registermyndigheten får förelägga ägaren att inom en viss tid bestämma ett namn som uppfyller kraven i första stycket. I föreläggandet får vite sättas ut.

Namnet får ändras endast om skeppet eller större andel i skeppet än hälften övergår till en ny ägare eller om det finns särskilda skäl för det.

7 §

Ett svenskt fartyg skall ha en hemort i Sverige. Ägaren bestämmer hemorten.

Om en hemort inte har anmälts till registermyndigheten, anses fartygets hemort vara den ort i Sverige där ägaren har sitt hemvist, eller Stockholm, om han saknar hemvist här eller fartyget ägs av flera.

8 §

Ett fartyg som förs in i skepps- eller båtregistret skall ha en igenkänningssignal. För skepp utgörs denna av signalbokstäver samt för båtar av signalbokstäver och siffror. Beteckningen för ett fartygs identifiering skall såvitt möjligt stämma överens med igenkänningssignalen.

Regeringen meddelar närmare föreskrifter om identifiering och får därvid bestämma om märkning av registrerade fartyg, deras båtar och redskap samt förbjuda att registrerat fartyg hålls i drift utan föreskriven märkning.

De första åtta paragraferna i 1 kap. överensstämmer i sak med 1-8 §§ i 1891 års sjölag. Endast språkliga ändringar har gjorts.

9 §
Ett fartyg skall, när det hålls i drift, vara sjövärdigt, vari också innefattas att det är försett med nödvändiga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods inte äventyras.
Om säkerheten på fartyg finns särskilda bestämmelser.

(jfr [9] § i utredningens förslag)

Den nya lydelsen av paragrafen innebär som närmare utvecklats i den allmänna motiveringen under avsnitt 3.4.1 ingen saklig ändring utan är endast en anpassning till ett nytt relativt sjövärdighetsbegrepp inom sjölagen. Sjövärdighetsbegreppet på säkerhetslagstiftningens område berörs inte.

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

10 §
Ett fartyg som skadats skall anses vara icke iståndsättligt inte bara när det är omöjligt att sätta fartyget i stånd eller, om en sådan åtgärd måste vidtas på annan ort, fartyget inte kan föras dit, utan även när fartyget inte är värt att sättas i stånd.
På begäran av ägaren skall ett fartyg som inte kan sättas i stånd säljas såsom efter utmätning för fordran med bästa rätt.
Bestämmelser om besiktning för att fastställa om ett fartyg skall anses kunna sättas i stånd finns i 18 kap.

Paragrafen överensstämmer i sak med 10 § i 1891 års sjölag. Endast språkliga ändringar har gjorts.

5.1.2 2 kap. Om skeppsregistrering och inskrivning

1-29 §§

Registrering

1 §
Ett svenskt skepp skall vara infört i skeppsregistret. Regeringen kan dock bestämma att skepp, som ägs av staten och som är avsett uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, inte skall vara infört i registret.
Ett skepp som är under byggnad i Sverige får föras in i skeppsbyggnadsregistret. Registrering får ske även innan bygget har påbörjats, förutsatt att det kan identifieras genom byggnadsnummer, ritning eller på annat betryggande sätt.
Ett skepp skall registreras under sin igenkänningssignal. Ett skeppsbygge skall registreras under signalbokstäver. Dessa skall tilldelas det fullbordade skeppet som igenkänningssignal om skeppet förs in i skeppsregistret. En tilldelad registerbeteckning får inte ändras.

2 §

Den som med äganderätt har förvärvat ett skepp som är registreringspliktigt i hans hand men inte infört i skeppsregistret skall inom en månad från förvärvet anmäla skeppet för registrering. Om förvärvet har skett under villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa med ett sådant förbehåll, skall anmälan göras inom en månad från det att villkoret upphörde att gälla.

Ägaren av ett skepp som är svenskt och under byggnad skall anmäla skeppet för registrering i skeppsregistret inom sex månader från det att skeppet blivit sjösatt. Registermyndigheten kan medge uppskov om det finns särskilda skäl.

Ett skeppsbygge anmäls för registrering av ägaren.

Inskrivning

3 §

Förvärv av skepp eller skeppsbygge skrivs in på grundval av registrering enligt 1 §. Inskrivning och därmed sammanhängande införing i skeppsbyggnadsregistret skall föras över till skeppsregistret om bygget förs över dit som skepp.

Bestämmelserna i första stycket samt i 4 § och 8 - 28 §§ om skepp eller skeppsbyggen skall också tillämpas på andelar i sådan egendom.

4 §

Den som med äganderätt har förvärvat ett skepp eller ett registrerat skeppsbygge skall inom den tid som anges i 2 § första stycket söka inskrivning av sin rätt. Ett skeppsbygge kan dock i stället anmälas för avregistrering enligt 6 §. Den som gör registreringsanmälan enligt 2 § anses också söka inskrivning av sin rätt.

Ett dödsbo är inte skyldigt att söka inskrivning av sin rätt till ett skepp eller ett registrerat skeppsbygge, som har tillhört den avlidne, i annat fall än när boet överlåter egendomen. Sådan inskrivning skall sökas inom en månad från överlåtelsen eller, om boupptecknigen då inte har registrerats, från registreringen av denna. En make som har tillskiftats ett skepp eller ett registrerat skeppsbygge vid bodelning är skyldig att söka inskrivning av sin rätt endast om egendomen tidigare tillhörde den andra maken.

Den som har förvärvat ett skepp eller skeppsbygge under villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa med ett sådant förbehåll har rätt till inskrivning av sin villkorliga äganderätt. Om förvärvaren förlorar sin rätt till egendomen på grund av att villkoret görs gällande, skall inskrivningen avföras ur registret på ansökan av överlåtaren eller förvärvaren.

Övergår i fall som avses i tredje stycket förvärvarens eller överlåtarens rätt till någon annan, skall vad som sägs där och vad som i övrigt föreskrivs i detta kapitel om inskrivning av förvärv och verkan därav tillämpas.

5 §

Genom inskrivning i skeppsregistret kan ett skeppsnamn som tydligt skiljer sig från andra skeppsnamn i registret på ansökan förbehållas den som har behov av det. Om flera söker inskrivning av förbehåll om skeppsnamn på samma inskrivningsdag och namnen inte tydligt skiljer sig från varandra, skall registermyndigheten besluta om företräde efter vad som är skäligt.

Inskrivning av förbehåll om skeppsnamn skall avföras ur registret när ett skepp har registrerats med det namnet. Detta gäller också om den som har beviljats inskrivningen eller hans rättsinnehavare begär det eller om namnet inte inom fem år har tagits i bruk för ett registrerat skepp.

Avregistrering

6 §

Ett registrerat skepp skall avregistreras om det

1. förolyckats, huggits upp eller annars förstörts,
2. försvunnit eller övergetts till sjöss och sedan inte hörts av under tre månader,
3. upphört att vara svenskt, eller
4. på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara skepp eller, utan att ändring inträtt, inte anses utgöra skepp.

Ett registrerat skeppsbygge skall avregistreras om det som skepp förs över till skeppsregistret eller ägaren anmäler bygget för avregistrering. Dessutom har första stycket 4 motsvarande tillämpning i fråga om skeppsbyggen.

I fall som avses i första stycket eller andra stycket andra meningen skall ägaren inom en månad anmäla egendomen för avregistrering hos registermyndigheten. Om ett skepp till följd av överlåtelse har upphört att vara svenskt, svarar den tidigare ägaren jämte förvärvaren för att anmälan görs.

7 §

Om ett skepp som skall avregistreras enligt 6 § första stycket 3 ägs av flera och skeppet kan bevaras som svenskt genom att delägare utövar sin rätt enligt 5 kap. 13 eller 16 § mot meddelägare, får det inte avföras ur skeppsregistret så länge sådan rätt kan utövas. Bevaras skeppet som svenskt, skall det inte avföras ur registret. I stället skall det förvärv skrivas in som föranlett anmälan för avregistrering.

Gäller inteckning i ett skepp eller skeppsbygge som skall avregistreras, får egendomen inte avföras ur registret förrän borgenär, för vars fordran pantbrev på grund av inteckningen utgör säkerhet, ger in pantbrevet och skriftligen samtycker till åtgärden.

Ett skeppsbygge får dock avregistreras för att föras över till skeppsregistret utan samtycke enligt andra stycket. För avregistrering av ett skepp enligt 6 § första stycket 4 eller av ett skeppsbygge enligt 6 § andra stycket andra meningen fordras inte heller samtycke av en inteckningsborgenär som inte har sökt betalning ur egendomen inom en månad från det att registermyndigheten underrättat honom om avregistreringsgrunden.

Verkan av registrering och inskrivning

8 §

Trots att registrering eller inskrivning har skett får prövas om den registrerade egendomen är av det slag som förutsätts för åtgärden.

Fråga om ett förvärv, som ligger till grund för inskrivning eller avregistrering, är ogiltigt eller inte kan göras gällande eller om inskrivningen eller avregistreringen av annat skäl kränker någons rätt, får prövas trots att åtgärden vidtagits.

9 §

Om ett skepp eller skeppsbygge har överlåtits och inskrivning har sökts för förvärvet, får egendomen efter utgången av den inskrivningsdag då ansökningen gjordes inte tas i anspråk för en annan fordran mot överlåtaren än sådan som är förenad med panträtt eller retentionsrätt i egendomen.

10 §

Om ett skepp eller skeppsbygge har förvärvats genom överlåtelse från någon som inte var rätt ägare, skall förvärvet ändå gälla, om överlåtarens åtkomst var inskriven när egendomen överlåts och förvärvaren sökt inskrivning och därvid varken insett eller bort inse att överlåtaren inte var rätt ägare. Detsamma gäller förvärv genom överlåtelse från någon som var rätt ägare men som på grund av förvärvsvillkor saknade rätt att förfoga över egendomen genom överlåtelsen.

Godtrosförvärv inträder dock inte, om det på samma inskrivningsdag som inskrivning söks för förvärvet tas upp ett ärende om inskrivning eller annan införing i registret av omständighet, varav bristen i överlåtarens förfoganderätt beror, eller om anteckning i registret, att talan väckts om hävning eller återgång av förvärv av egendomen eller om bättre rätt till egendomen.

Om förvärv genom exekutiv försäljning finns särskilda bestämmelser.

11 §

Talan om bättre rätt till ett skepp eller skeppsbygge kan med laga verkan riktas mot den som senast beviljats eller sökt inskrivning för sitt förvärv, även om denne före talans väckande överlåtit egendomen till någon annan. Den till vilken överlåtelsen skett har i rättegången samma ställning som om överlåtelsen skett under rättegången.

Första stycket skall också tillämpas när någon vill söka betalning ur skepp eller skeppsbygge för fordran som är förenad med panträtt eller retentionsrätt i egendomen. Om en tvist som rör äganderätten är antecknad i registret, kan talan om betalning i stället riktas mot den som innehar skeppet eller bygget med äganderättsanspråk.

12 §

Den rättsverkan som en sökt eller beviljad inskrivning medför enligt 9 och 10 §§ består även efter avregistrering.

Den rättsverkan som en ansökan om inskrivning medför enligt 9 och 10 §§ förfaller om ansökningen avslås.

Bestämmelserna i 9 - 11 §§ och i denna paragraf om rättsverkan av en inskrivningsansökan skall också tillämpas i fråga om anmälan för avregistrering med anledning av förvärv.

13 §

Införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret skall, efter utgången av den inskrivningsdag då ärendet om införingen togs upp, anses känd för var och en vars rätt till skepp eller skeppsbygge beror av god tro om en omständighet som införingen avser. Detta gäller dock inte i fall som avses i 3 kap. 10 §.

14 §

Om äganderätt till ett fartyg, som är registrerat i en främmande stat,

eller till ett fartyg under byggnad i en främmande stat har skrivits in i register i den främmande staten i enlighet med dess lag, skall äganderätten gälla i Sverige med den verkan som inskrivningen medför enligt lagen i den främmande staten.

Registrerings- och inskrivningsförfarandet

15 §

Registerärenden är ärenden om

1. registrering eller avregistrering av skepp eller skeppsbygge,
2. inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge,
3. inteckning i skepp eller skeppsbygge,
4. inskrivning av förbehåll om skeppsnamn, och
5. annan införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret som görs på grund av en föreskrift i en lag eller annan författning.

Registerärenden tas upp på inskrivningsdag. Sådan hålls till klockan tolv varje måndag, tisdag, onsdag, torsdag och fredag, som inte är helgdag. Som helgdag anses även midsommarafton, julafton och nyårsafton. En anmälan eller ansökan som kommer in efter klockan tolv anses gjord följande inskrivningsdag.

För behandlingen av ett registerärende gäller bestämmelserna om tvistemål om inte annat följer av denna lag. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om registrerings- och inskrivningsförfarandet och får därvid föreskriva skyldighet för ägare av skepp samt tillverkare och ägare av registrerat skeppsbygge att till registermyndigheten anmäla förhållanden som myndigheten behöver känna till för en ändamålsenlig registerföring.

16 §

Hos registermyndigheten skall det föras dagbok över registerärendena. Handlingarna i sådana ärenden skall föras samman i akter.

Om sökanden eller någon annan har lämnat en uppgift eller avgett en förklaring av betydelse för ärendets prövning eller om en särskild utredning har verkställts i ärendet, skall anteckning om detta göras i dagboken eller i akten. I dagboken eller i akten skall även tas upp kallelser, förelägganden och andra beslut som inte skall föras in i registret.

Vite som registermyndigheten förelägger med stöd av denna lag döms ut av myndigheten.

17 §

Ett beslut, som innebär att en anmälan eller en ansökan i ett registerärende bifalls, avslås eller förklaras förfallen eller att ärendet skjuts upp, skall föras in i registret. Innebär beslutet att anmälan eller ansökan inte bifalls, skall skälen för beslutet antecknas i dagboken eller i akten.

Ett beslut som skall föras in i registret meddelas genom en sådan införing och skall anses ha det innehåll som framgår av registret.

18 §

Om ett beslut i ett registerärende har gått emot sökanden eller någon annan som har hörts i ärendet, skall denne genast underrättas om beslutet. En underrättelse om att ett förvärv har skrivits in skall alltid lämnas till den som dessförinnan senast var inskriven som ägare.

I underrättelsen skall anges de skäl för beslutet som har antecknats i dagboken eller i akten och vad den som vill överklaga beslutet skall göra.

19 §

Beslut i registerärenden får överklagas hos hovrätten. Skrivelsen med överklagandet skall ges in till registermyndigheten.

Ett slutligt beslut skall överklagas inom fyra veckor från den inskivningsdag då beslutet fattades.

Ett överklagande av ett beslut som finns infört i registret skall antecknas där. När ett slutligt beslut med anledning av ett överklagande har vunnit laga kraft, skall beslutets innehåll antecknas.

Om ett registerärende enligt beslut av högre rätt skall tas upp till ny handläggning av registermyndigheten, skall det ske utan dröjsmål efter det att beslutet kommit till myndigheten.

20 §

En anmälan eller en ansökan i registerärenden skall göras skriftligen om inte fångeshandling eller annan tjänlig handling visas upp.

Fullgörs inte inom föreskriven tid skyldighet att anmäla skepp för registrering eller att anmäla skepp eller skeppsbygge för avregistrering eller att söka inskrivning av förvärv av sådan egendom, skall registermyndigheten förelägga den som underlåtit detta att fullgöra sin skyldighet. I föreläggandet får vite sättas ut. Om det beträffande registrerat skepp eller skeppsbygge finns anledning till avregistrering enligt 6 §, får registermyndigheten självmant vidta åtgärder för avregistrering.

Om bifall till ansökan om inskrivning av förvärv är beroende av att föregående ägare gör en registreringsanmälan eller en inskrivningsansökan, får förvärvaren göra en sådan anmälan eller ansökan på den föregående ägarens vägnar. Denne är skyldig att tillhandahålla de behövliga handlingar som han har. Vad som nu sagts om inskrivningsansökan skall också tillämpas i fråga om anmälan för avregistrering med anledning av ett förvärv.

21 §

Om en anmälan eller en ansökan i ett registerärende inte omedelbart bör avslås enligt denna lag, får ärendet skjutas upp till en viss senare inskrivningsdag, om det är nödvändigt för utredningen.

Om ärendet skjuts upp, får sökanden föreläggas att ge in den utredning som krävs eller att infinna sig personligen eller genom ombud hos registermyndigheten. Även någon annan än sökanden får höras och kan föreläggas sådan inställelse. I föreläggandet får vite sättas ut. Följer sökanden inte föreläggandet, kan hans anmälan eller ansökan förklaras förfallen. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

Ett registerärende får vidare skjutas upp till en senare inskrivningsdag, om ärendet med hänsyn till dess art eller omfattning inte lämpligen kan tas upp till omedelbar prövning. Ett ärende som har skjutits upp på sådan grund skall tas upp till prövning senast andra inskrivningsdagen efter den inskrivningsdag då anmälan eller ansökan gjordes.

22 §

Om det kan antas att ett förvärv som åberopas i ett registerärende är ogiltigt eller på annan grund inte kan göras gällande eller att en åtgärd som en anmälan eller ansökan avser på annat sätt skulle kränka någons rätt, skall den vars rätt berörs ges tillfälle att yttra sig. Detta gäller också om ovisshet råder i fråga om förvärvsvillkor.

Om ett förvärv som åberopas i ett registerärende grundas på testamente, dom eller förrättning som ännu inte vunnit laga kraft, eller om det pågår rättegång om hävning eller återgång av förvärv av den egendom som ärendet angår eller om bättre rätt till denna, skall ärendet skjutas upp till dess saken slutligt avgjorts.

Är i annat fall sökandens rätt tvistig, kan han föreläggas att inom en viss tid väcka talan vid domstol. Om han inte gör det, kan hans anmälan eller ansökan förklaras förfallen. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

23 §

En anmälan av ett skepp eller skeppsbygge för registrering eller ansökan om inskrivning av förvärv av sådan egendom skall avslås om

1. bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits,
2. egendomen inte kan registreras enligt 1 §,
3. sökanden inte styrker sitt förvärv,
4. fångesmannens rätt inte är inskriven i registret fastän den hade kunnat skrivas in där och sökandens förvärv inte grundas på exekutiv försäljning,
5. den åberopade överlåtelsen står i strid med en mot överlåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen och överlåtarens åtkomst inte var inskriven när överlåtelsen ägde rum eller, om så var fallet, villkoret är infört i registret eller förs in i det samma inskrivningsdag som ansökan görs,
6. egendomen av överlåtaren tidigare har överlåtits till någon annan och överlåtarens åtkomst inte var inskriven när sökandens förvärv ägde rum eller, om så var fallet, inskrivning söks samma inskrivningsdag för det tidigare förvärvet,
7. egendomen har blivit föremål för kvarstad eller betalningssäkring till säkerhet för ett anspråk mot överlåtaren och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då anmälan eller ansökan görs eller överlåtaren har försatts i konkurs före utgången av den inskrivningsdagen,
8. egendomen har sålts exekutivt till någon annan än sökanden,
9. förvärvet har skett genom en sådan gåva mellan makar som inte har registrerats enligt 16 kap. äktenskapsbalken, eller
10. det är uppenbart att förvärvet av något annat skäl är ogiltigt eller inte kan göras gällande.

Första stycket 5 - 7 utgör inte hinder mot inskrivning av förvärv, om inskrivning av villkorlig äganderätt redan har beviljats på grund av samma förvärv.

24 §

En ansökan enligt 4 § att inskrivning av villkorlig äganderätt skall avföras ur registret skall avslås om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om det inte visas att förvärvaren förlorat sin rätt.

En anmälan av ett skepp eller skeppsbygge för avregistrering skall avslås om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om grund för åtgärden inte finns enligt 6 §. Vid avregistrering med anledning av förvärv skall bestämmelserna i 23 § första stycket 4 - 10 och andra stycket tillämpas.

En ansökan om att skeppsnamn skall skrivas in i eller avföras ur skeppsregistret skall avslås, om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om det inte finns någon förutsättning för åtgärden enligt 5 §.

25 §

Om ett utländskt skepp har blivit svenskt, får det föras in i skeppsregistret endast om det visas att skeppet inte är infört i motsvarande register i sitt tidigare hemland eller att det kommer att avföras ur ett sådant register med verkan från den dag då det registreras här i landet.

Är skeppet nybyggt utomlands skall det dessutom visas att rätt till skeppet inte är inskriven i skeppsbyggnadsregister i vederbörande främmande stat eller att sådan rätt kommer att avföras med verkan från den dag då skeppet registreras här i landet. Detta gäller också i fråga om införing i det svenska skeppsbyggnadsregistret av skepp under byggnad som har förvärvats från utlandet.

Om ett skepp eller skeppsbygge skall avregistreras för att registreras utomlands, skall på sökandens begäran beslutas att egendomen skall avföras ur registret den dag då den förs in i det utländska registret. Avregistreringen får verkan från dagen för den nya registreringen.

26 §

Om det är nödvändigt för samordningen med en utländsk registermyndighets beslut, får registrering eller avregistrering ske trots att det utländska beslutet meddelas eller bevisning om detta lämnas först efter inskrivningsdagens utgång, förutsatt att detta görs samma kalenderdag.

27 §

Om registermyndigheten vid inskrivning av ett förvärv av ett skepp eller skeppsbygge eller rätt till sådan egendom finner att förvärvet beror av villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller som är att jämställa med ett sådant förbehåll, skall även villkoret skrivas in.

Om registermyndigheten vid inskrivningen eller därefter finner att förvärvet är förenat med annat villkor som inskränker förvärvarens rätt att överlåta egendomen eller att söka inteckning eller upplåta panträtt i den eller att förvärvarens behörighet i ett sådant avseende är inskränkt genom någon annans rätt att nyttja egendomen på grund av testamente, skall detta antecknas i registret.

28 §

I skepps- eller skeppsbyggnadsregistret skall antecknas när

1. talan har väckts om hävning eller återgång av förvärv av ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller om bättre rätt till sådan egendom eller om en annan fråga som angår inskrivning,
2. mål som avses i 1 har avgjorts genom dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft,
3. ägare av ett registrerat skepp eller skeppsbygge har försatts i konkurs,
4. ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom har blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett registrerat skepp eller skeppsbygge skall säljas exekutivt, eller när ägaren enligt 1 kap. 10 § andra stycket har begärt att ett registrerat skepp skall säljas exekutivt eller egendomen har sålts exekutivt,

5. beslut som avses i 3 eller 4 om konkurs, kvarstad, betalningssäkring eller utmätning har upphävts eller återgått eller när fråga om exekutiv försäljning av ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom har förfallit av annan anledning,

6. ett skepp eller skeppsbygge enligt 6 § skall avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 7 §, eller

7. beslut har meddelats enligt 25 § att ett skepp eller skeppsbygge skall avföras ur registret den dag då registrering äger rum utomlands.

Är det i en annan författning föreskrivet att ett visst förhållande skall antecknas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, skall detta gälla.

En anteckning i skeppsbyggnadsregistret skall föras över till skeppsregistret, om bygget förs över dit som skepp. En registeranteckning skall avföras, om den uppenbarligen inte längre är av betydelse.

29 §

Om registermyndigheten finner att en införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret innehåller en uppenbar oriktighet till följd av myndighetens eller någon annans skrivfel eller liknande förbiseende, skall införingen rättas. Detta gäller också i fråga om en uppenbar oriktighet i registret till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till förfång för ägare eller för innehavare av pantbrev på grund av inteckning, skall det inbördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som är skäligt. Tillfälle att yttra sig skall lämnas de parter som berörs, om de är kända, samt den myndighet som avses i 22 kap. 6 §.

Beslut om rättelse skall meddelas genom införing i registret. Skälen för beslutet skall antecknas i dagboken eller i akten. I stället för bevis eller handling som har utfärdats i enlighet med den tidigare införingen, skall en ny sådan handling utfärdas. Den tidigare handlingen skall återkrävas, göras obrukbar och behållas av registermyndigheten. Den som har handlingen är skyldig att ge in den för detta ändamål. I ett föreläggande att fullgöra en sådan skyldighet får vite sättas ut.

Ett beslut om rättelse får överklagas även av den myndighet som avses i 22 kap. 6 §.

Paragraferna i 2 kap. överensstämmer med 11 - 39 §§ i 1891 års sjölag, dock att den anmälningsskyldighet som regeringen får föreskriva enligt 15 § tredje stycket preciserats till att avse normalt berörda personer, dvs. ägare och tillverkare av skepp. I övrigt har endast språkliga ändringar gjorts.

5.1.3 3 kap. Om skeppshypotek och sjöpanträtt

1-35 §§

SKEPPSHYPOTEK

Upplåtelse av panträtt på grund av inteckning

1 §

Ägaren av ett registrerat skepp eller skeppsbygge som vill upplåta panträtt i skeppet eller bygget till säkerhet för en fordran, har rätt att

i den ordning som anges i detta kapitel hos registermyndigheten få inskrivning i egendomen av ett visst belopp (inteckning) i svenskt eller utländskt mynt eller i särskilda dragningsrätter (SDR). Vad som förstås med SDR anges i 22 kap. 3 §. Myndighetens bevis om inskrivningen kallas pantbrev.

Inteckning kan inte beviljas i en andel av ett skepp eller skeppsbygge och inte heller i flera skepp eller byggen gemensamt.

2 §

Panträtt upplåts genom att skeppets eller skeppsbyggets ägare, efter att ha sökt inskrivning för sitt förvärv, överlämnar pantbrevet som pant för fordringen.

Bestämmelser om ägarens rätt när ett pantbrev inte alls eller endast delvis har utnyttjats för pantsättning (ägarhypotek) finns i 11 §.

3 §

Panträtt som har upplåtits i ett skepp eller skeppsbygge omfattar även ersättning som på grund av försäkring eller av annan anledning utgår för skada på egendomen.

Innebörden av panträtt

4 §

När en myndighet vid utsökning eller i något annat fall fördelar medel mellan rättsägare i ett skepp eller skeppsbygge har en borgenär rätt att för en fordran som är förenad med panträtt i egendomen, med den företrädesrätt inteckningen medför enligt denna eller annan lag, få betalning ur medlen intill pantbrevets belopp. I den mån detta inte räcker får borgenären betalning ur medlen genom ett tillägg. Detta får inte överstiga femton procent av pantbrevets belopp jämte räntan på detta belopp från den dag då egendomen utmättes, konkursansökan gjordes eller de medel som av något annat skäl skall fördelas sattes ned. Räntan beräknas för år enligt en räntefot som motsvarar det av Riksbanken fastställda, vid varje tid gällande diskontot ökat med fyra procentenheter. Förändringar i diskontot som inträffar efter upprättandet av en sakägarförteckning skall inte beaktas.

Om flera pantbrev har överlämnats som pant för en fordran och inteckningarna har samma företrädesrätt eller gäller omedelbart efter varandra, skall bestämmelserna i första stycket om pantbrevets belopp avse pantbrevens sammanlagda belopp.

En borgenärs rätt till betalning omfattar inte tillägget, om pantbrevet har utmätts på ansökan av borgenären eller om pantbrevet är pantförskrivet till borgenären i andra hand.

5 §

En borgenär har rätt att få betalning enligt 4 § även om fordringen har preskriberats eller inte blivit anmäld efter kallelse på okända borgenärer.

6 §

Om ett skepp eller skeppsbygge försämras till följd av vanvård eller sjöolycka eller av någon annan jämförlig orsak så att panträttens värde väsentligt minskas, får borgenären söka betalning ur egendomen fastän fordringen inte är förfallen till betalning. Detta gäller

också om skeppet eller bygget skall avregistreras enligt 2 kap. 6 § utom när bygget skall föras över till skeppsregistret som skepp.

Panträttsupplåtelse i vissa fall

7 §

Frångår ett skepp eller skeppsbygge innehavaren efter klander, är en upplåtelse av panträtt som skett efter det att egendomen kom ur rätte ägarens hand utan verkan, om inte annat följer av 9 §. Detta gäller också om förvärv av ett skepp eller skeppsbygge återgår som ogiltigt.

8 §

Upplåts panträtt i ett skepp eller skeppsbygge i strid med en mot upplåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen är upplåtelsen utan verkan, om inte annat följer av 9 §.

9 §

Om panträtt har upplåtits i ett skepp eller skeppsbygge av någon som inte var rätt ägare, skall upplåtelsen ändå gälla, om upplåtarens åtkomst var eller därefter på ansökan före upplåtelsen, blev inskriven och borgenären vid upplåtelsen eller, när fordringen därefter överlåtits till någon annan, denne vid sitt förvärv varken insett eller bort inse att upplåtaren inte var rätt ägare. Detta gäller också i fråga om panträttsförvärv genom upplåtelse från någon som var rätt ägare men på grund av förvärvsvillkor saknade rätt att förfoga över egendomen genom upplåtelsen.

10 §

Om panträtt har upplåtits till säkerhet för en fordran som ännu inte har uppkommit och om upplåtaren vid överlämnandet av pantbrevet var behörig att upplåta panträtten eller om förhållandena då var sådana som anges i 9 §, gäller panträtten till säkerhet för fordringen även om upplåtaren när fordringen uppkommer inte längre är ägare med rätt att förfoga över egendomen genom panträttsupplåtelse. Detta gäller dock inte, om borgenären före fordringens uppkomst har fått kännedom om att upplåtaren inte hade rätt att upplåta panträtt.

Vad som sägs i första stycket gäller även när ett pantbrev utgör säkerhet för en fordran och fordringen därefter byts ut mot en annan fordran utan några andra ändringar än sådana som normalt förekommer vid fordringsutbyten av det slag som det är fråga om.

Innebörden av ägarhypotek

11 §

Om ett pantbrev inte har överlämnats som pant för en fordran, är skeppets eller skeppsbyggets ägare berättigad att vid sådan fördelning som avses i 4 § med den företrädesrätt inteckningen medför enligt denna eller annan lag få tilldelning ur medlen med pantbrevets belopp. Har ett pantbrev överlämnats som pant för en fordran men understiger fordringen pantbrevets belopp, är skeppets eller byggets ägare berättigad att ur medlen få skillnaden.

12 §

En inteckning ger företräde i förhållande till en annan inteckning efter den tidsföljd i vilken inteckningarna söks. Inteckningar som söks på samma inskrivningsdag ger lika rätt.

13 §

Om möjlighet att bestämma företrädet mellan flera inteckningar som söks på samma inskrivningsdag på annat sätt än som angetts i 12 § samt om ändring i företrädesordningen genom nedsättning finns bestämmelser i 27 och 30 §§.

14 §

Det företräde som en inteckning har i ett skeppsbygge består vid överföring till skeppsregistret.

15 §

Om förmånsrätt som följer med en inteckning finns bestämmelser i förmånsrättslagen (1970:979).

Vissa bestämmelser om giltigheten av inteckningar och pantbrev

16 §

Om ett skepp skall avregistreras som förolyckat, upphugget eller annars förstört eller som försvunnet eller övergivet till sjöss, förfaller en inteckning i skeppet när tio år har förflutit från den dag anteckning gjordes enligt 2 kap. 28 § första stycket 6. En inteckning kan dock förnyas att gälla i ytterligare tio år om det medan inteckningen ännu gäller begärs av borgenären eller skeppsägaren och kan även därefter förnyas i samma ordning för tio år åt gången.

17 §

Om ett skepp eller skeppsbygge säljs exekutivt i Sverige är en inteckning i detta, sedan auktionen vunnit laga kraft och köpeskillingen har betalats, utan verkan till det belopp som inte tillåtits innestå i egendomen med anledning av att inteckningsborgenärens fordran räknats av på köpeskillingen.

Exekutiv försäljning i främmande stat av ett intecknat skepp eller skeppsbygge skall erkännas med den verkan som anges i första stycket, om egendomen fanns inom den statens jurisdiktionsområde och försäljningen verkställts i enlighet med den statens lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek.

18 §

Om en inteckning blir helt eller delvis utan verkan är pantbrevet utan verkan i motsvarande mån.

Dödning av förkommet pantbrev medför inte att inteckningen blir utan verkan.

19 §

En panträtt eller en annan sådan rättighet som har upplåtits i ett utländskt fartyg gäller även i Sverige under förutsättning att

1. rättigheten upplåtits och skrivits in i enlighet med lagen i den stat där fartyget är registrerat,
2. registret och de handlingar som skall förvaras i anslutning till detta enligt lagen i registreringsstaten är offentliga och såväl utdrag av registret som avskrift av handlingarna kan fås från registret, och
3. registret eller i anslutning till detta förvarade handlingar innehåller uppgift om rättighetshavarens namn och adress eller om att rättigheten upplåtits till förmån för ett pantbrevs eller en motsvarande handlings innehavare samt uppgift om det belopp rättigheten avser och om datum och övriga omständigheter som enligt lagen i registreringsstaten bestämmer rättighetens företräde i förhållande till andra rättigheter.

20 §

En panträtt eller en annan sådan rättighet som har upplåtits i ett fartyg under byggnad i främmande stat gäller även i Sverige under förutsättning att inskrivning skett i den främmande staten i enlighet med dess lag.

21 §

En rättighet i fartyg eller fartygsbygge som enligt 19 eller 20 § gäller i Sverige medför här det företräde i förhållande till en annan inskriven rättighet och, om det är förenligt med 51 och 52 §§, i övrigt den verkan i förhållande till tredje man som rättigheten har enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat eller bygget utförs.

Inteckningsförfarandet

22 §

I inteckningsärenden anses som ägare av skeppet eller skeppsbygget den för vars förvärv inskrivning senast är sökt.

23 §

En ansökan om inteckning skall göras skriftligen av ägaren av skeppet eller skeppsbygget. Den skall innehålla uppgift om det skepp eller det bygge som avses och det belopp på vilket inteckningen skall lyda.

En begäran om inteckningsförnyelse skall göras skriftligen av skeppsägaren eller pantbrevets innehavare. Pantbrevet skall ges in om det inte är skeppsägaren som begär förnyelsen.

24 §

En ansökan om inteckning skall avslås om

1. bestämmelserna i 23 § första stycket inte har iakttagits,
2. ansökan strider mot 1 §,
3. ansökan strider mot sådan på grund av förvärvsvillkor mot sökanden gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen, som har förts in i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret eller

förs in i det samma inskrivningsdag som inteckningen söks, och ansökan inte medgetts av den till vars förmån inskränkningen gäller,

4. skeppet eller skeppsbygget skall avregistreras,

5. sökanden eller, om skeppet eller bygget ägs av flera, någon av sökandena är i konkurs eller försätts i konkurs samma inskrivningsdag som inteckningen söks och det inte visas att skeppet, bygget eller andelen inte hör till konkursboet,

6. skeppet, bygget eller en andel i eller en villkorlig äganderätt till sådan egendom har blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då inteckningen söks, om inte i fråga om kvarstad ansökan har medgetts av kronofogdemyndigheten, eller

7. skeppet, bygget eller en andel i eller en villkorlig äganderätt till sådan egendom har frångått sökanden genom exekutiv försäljning.

Om ett ärende som rör inskrivning av sökandens förvärv har skjutits upp, skall behandlingen av inteckningsansökan skjutas upp på motsvarande sätt.

25 §

Om det inte finns något hinder enligt 24 §, skall inteckning beviljas och pantbrev utfärdas på grund av inteckningen.

Bestämmelser om utfärdande av ett nytt pantbrev i stället för ett pantbrev som dödats finns i lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling.

26 §

En begäran om inteckningsförnyelse skall avslås om 23 § andra stycket inte har iakttagits.

27 §

En inteckning som skulle medföra lika företrädesrätt som en annan inteckning skall vid inskrivningen förklaras gälla efter den andra inteckningen, om sökanden begär det. En inteckning som sätts efter en annan skall gälla efter en inteckning med lika rätt som eller med bättre rätt än denna även om detta inte anges i beslutet.

28 §

Ett pantbrev får på ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare bytas ut mot två eller flera nya pantbrev (utbyte). På begäran skall därvid pantbrevens inbördes företrädesrätt bestämmas. Härvid skall 27 § andra meningen tillämpas.

29 §

Inteckningar som gäller i samma myntslag och har inbördes lika rätt eller gäller omedelbart efter varandra får på ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevens innehavare föras samman till en inteckning (sammanföring). Denna inteckning skall gälla med den förmånsrätt som tillkommer den av de i sammanföringen ingående inteckningarna som har sämsta rätt.

En inteckning som avses i första stycket skall förklaras gälla för ett lägre belopp än det som de sammanförda inteckningarna sammanlagt uppgår till, om sökanden begär det och pantbrevens innehavare medger det.

30 §

En inteckning får på ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare sättas ned efter en annan inteckning (nedsättning). En inteckning som sätts ned efter en annan gäller efter inteckning med lika rätt som eller bättre rätt än denna även om detta inte anges i beslutet.

31 §

På ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare får en inteckning dödas (dödning). Bestämmelser om dödning av inteckning när pantbrevet har förkommit finns i lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling.

32 §

När en innehavare av pantbrev lämnar medgivande till åtgärd som avses i 28 - 31 §§ skall pantbrevet ges in.

33 §

På ansökan av ett pantbrevs innehavare skall innehavet antecknas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Är någon annan antecknad som innehavare skall registermyndigheten, sedan det nya innehavet har antecknats, avföra den tidigare anteckningen och underrätta den vars innehav var antecknat. Om det kan antas att sökanden inte har pantbrevet, skall föreläggande meddelas honom att visa upp detta.

Anmäler den vars innehav antecknats att innehavet har upphört, skall anteckningen avföras.

Om en ansökan enligt första stycket inte har gjorts när ett pantbrev skall utfärdas eller det inte finns en ny sådan ansökan när anteckning om innehav avförs, skall skeppets eller skeppsbyggets ägare antecknas som innehavare.

34 §

Om en inteckning har förfallit enligt 16 §, skall det antecknas i skeppsregistret.

I registret skall anteckning göras om inverkan på inteckning av exekutiv försäljning.

35 §

Om ett skeppsbygge avförs ur skeppsbyggnadsregistret och i stället förs in i skeppsregistret som skepp, skall en inteckning som gäller i bygget och en införing som rör inteckningen föras över till skeppsregistret.

De första 35 paragraferna i 3 kap. överensstämmer i sak med 261-293 §§ (inklusive 269a och 287a §§) i 1891 års sjölag. Endast språkliga ändringar har gjorts.

SJÖPANTRÄTT

Sjöpanträtt i fartyg

36 §

Sjöpanträtt i fartyg gäller till säkerhet för en sådan fordran mot redaren som kan hänföras till fartyget och som avser

1. lön och annan gottgörelse till befälhavaren eller någon annan ombordanställd på grund av dennes anställning på fartyget,
2. hamn-, kanal- och annan vattenvägsavgift samt lotsavgift,
3. ersättning med anledning av personskada som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift,
4. ersättning med anledning av sakskada som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift, förutsatt att fordringen inte kan grundas på avtal, och
5. bärgarlön, ersättning för avlägsnande av vrak och bidrag till gemensamt haveri.

Första stycket 3 och 4 gäller inte i fråga om en fordran på ersättning för atomskada.

Sjöpanträtt gäller även om fordringen riktar sig mot sådan fartygets ägare som inte är redare, eller mot den som i egenskap av befraktare eller i annan egenskap har hand om fartygets drift i redarens ställe.

37 §

Om förmånsrätt som följer med sjöpanträtt finns bestämmelser i förmånsrättslagen (1970:979).

De fordringar som har tagits upp i 36 § första stycket har inbördes företräde till betalning efter nummerordningen där. En fordran som avses i 5 har dock företräde framför en fordran som avses i 1 - 4 och som har uppkommit tidigare.

Fordringar under samma punkt har inbördes lika rätt om inte annat följer av andra stycket. En fordran som avses i 5 går dock före en annan sådan fordran som har uppkommit tidigare.

38 §

Utom i fall som avses i 41 § häftar sjöpanträtt vid fartyget med oförändrad förmånsrätt även om fartyget övergår till en ny ägare eller dess registrering ändras.

39 §

Den som bygger, bygger om eller reparerar ett fartyg åt någon annan får hålla kvar egendomen till säkerhet för sin fordran på köpeskillingen eller annan ersättning.

I fråga om rätt att i vissa fall sälja egendomen, att ta ut fordringen ur köpeskillingen och att bortskaffa egendomen finns bestämmelser i lagen (1985:982) om näringsidkares rätt att sälja saker som inte har hämtats. Dessa bestämmelser skall tillämpas även på övriga fall som avses i första stycket.

Om förmånsrätt som följer med rätten att hålla kvar egendomen finns bestämmelser i förmånsrättslagen (1970:979).

40 §

Sjöpanträtt i fartyg upphör när ett år har förflutit från det att ford-

ringen uppkom, om inte före utgången av denna tid kvarstad eller utmätning, som sedermera åtföljs av exekutiv försäljning av fartyget, blivit säkerställd. Preskriptionstiden får inte förlängas eller avbrytas men skall inte löpa medan det finns laga hinder mot att fartyget beläggs med kvarstad eller utmäts för borgenärens fordran.

Vad i första stycket sägs om verkan av en säkerställd utmätning gäller också när ett fartyg skall säljas exekutivt under konkurs eller enligt 1 kap. 10 § andra stycket, om försäljning har begärts och fartyget har tagits ur drift.

För en fordran som är förenad med sjöpanträtt i ett fartyg får domstol besluta om kvarstad på fartyget enligt 15 kap. 1 § rättegångsbalken även om det inte finns risk för att motparten undandrar sig att betala skulden.

41 §

Om ett fartyg säljs exekutivt i Sverige, upphör sjöpanträtt och retentionsrätt i fartyget sedan försäljningen har vunnit laga kraft och köpeskillingen har betalats.

Borgenärerna har rätt till betalning ur köpeskillingen i den ordning som gäller för utmätt egendom. En fordran som är förenad med sjöpanträtt får därvid bevakas till fullt belopp trots bestämmelserna i 9 kap. om ansvarsbegränsning men ger inte utdelning över det belopp som högst skall betalas enligt dessa bestämmelser.

En exekutiv försäljning av fartyg i främmande stat skall erkännas med den verkan som anges i första stycket, om fartyget fanns inom den statens jurisdiktionsområde samt försäljningen har verkställts i enlighet med den statens lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek.

42 §

Bestämmelserna om sjöpanträtt i fartyg skall också tillämpas på fartyg under byggnad sedan bygget sjösatts.

Sjöpanträtt i last

43 §

Sjöpanträtt i inlastat gods gäller till säkerhet för

1. fordran på bärgarlön och på bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad som skall fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §),
2. fordran på grund av att en transportör, bortfraktare eller befälhavare med stöd av behörighet enligt denna lag har slutit avtal eller vidtagit någon annan åtgärd för lastens behov samt en lastägares fordran på ersättning för gods som sålts för någon annan lastägares räkning, och
3. en transportörs eller bortfraktares fordran på grund av fraktavtalet om den kan göras gällande mot den som kräver att godset skall lämnas ut.

44 §

Om förmånsrätt som följer med sjöpanträtt finns bestämmelser i förmånsrättslagen (1970:979).

De fordringar som har tagits upp i 43 § har inbördes företräde till betalning efter nummerordningen där. Fordringar under samma punkt

har inbördes lika rätt. En fordran som avses i 1 eller 2 går dock före en fordran under samma punkt som härrör av en annan händelse och som har uppkommit tidigare.

45 §

Utlämnas gods som utgör säkerhet för en fordran eller säljs gods för fartygets eller lastens behov, upphör sjöpanträtten i godset.

Om gods säljs exekutivt upphör sjöpanträtten i godset sedan försäljningen har vunnit laga kraft och köpeskillingen har betalats.

Den som utan borgenärens tillstånd har lämnat ut gods som enligt vad han insett eller bort inse utgjorde säkerhet för en fordran, svarar för vad som till följd av detta inte kan ersättas ur godset. Sådan ansvarighet har även mottagaren, för en fordran för vilken han annars inte skulle svara personligen, om han hade kännedom om fordringen när godset lämnades ut.

46 §

Sjöpanträtt i inlastat gods upphör när ett år har förflutit från det att fordringen uppkom, om inte före utgången av denna tid antingen talan väckts i laga ordning eller kvarstad eller utmätning, som sedermera åtföljs av exekutiv försäljning av godset, blivit säkerställd. Preskriptionstiden skall inte löpa medan det finns laga hinder mot att godset beläggs med kvarstad eller utmäts för borgenärens fordran.

Om en fordran har kommit under behandling av dispaschör, anses att talan om fordringen har blivit väckt.

Vad i första stycket sägs om verkan av en säkerställd utmätning gäller också när gods skall säljas exekutivt under konkurs, om försäljning har begärts och godset har tagits om hand, förseglats eller märkts av kronofogdemyndigheten.

Gemensamma bestämmelser om sjöpanträtt

47 §

Om en borgenär har sjöpanträtt i flera panter, utgör varje pant säkerhet för fordringens hela belopp.

Får borgenären betalt ur en pant för större del av sin fordran än som belöper på den panten efter det inbördes förhållandet mellan panternas värden vid tiden för panträttens uppkomst, inträder pantägaren för överskottet i den rätt borgenären hade till övriga panter. I pantägarens ställe och med företräde framför honom inträder den borgenär, för vars fordran panten utgjorde säkerhet särskilt, i den mån panten på grund av den andre borgenärens krav inte räcker till betalning av hans fordran.

48 §

Sjöpanträtt består även om fordringen överlåts eller tas i anspråk genom utmätning eller införsel eller på annat sätt övergår till någon annan.

49 §

Sjöpanträtt omfattar inte ersättning som på grund av försäkring eller av någon annan anledning utgår för skada på fartyg eller last.

Rätt till betalning som är förenad med retentionsrätt enligt 39 § får göras gällande i ersättning som på grund av försäkring eller av någon

annan anledning utgår för skada på det fartyg eller det fartygsbygge som är föremål för retentionsrätten.

50 §

Talan om betalning ur fartyg eller last för en fordran som är förenad med sjöpanträtt får väckas mot pantägaren eller befälhavaren. Vad gäller last får sådan talan dock inte väckas mot befälhavaren av fartygets ägare eller redare eller den som i egenskap av befraktare eller i annan egenskap har hand om fartygets drift i redarens ställe.

51 §

När en sådan sjöpanträtt eller retentionsrätt i fartyg som avses i detta kapitel åberopas inför svensk myndighet skall svensk lag tillämpas.

Om en annan sjöpanträtt, retentionsrätt eller liknande rättighet i fartyg åberopas, skall den prövas enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat. Rättigheten skall dock stå tillbaka för sjöpanträtt eller retentionsrätt enligt detta kapitel eller hypotek som överensstämmer med 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. Rättigheten får i övrigt inte medföra bättre rätt än den rättighet enligt detta kapitel som den närmast motsvarar.

52 §

Bestämmelserna i 51 § skall också tillämpas på fartyg under byggnad sedan bygget sjösatts. För tiden innan dess gäller lagen i den stat där fartyget byggs.

3 kap. 36 - 52 §§ överensstämmer i sak med 244 - 260 §§ i 1891 års sjölag. I 41 § andra stycket har lagtexten dock anpassats till nionde kapitlets nya rubrik och i 43 § 2 och 3 har genom införandet av begreppet "transportör" en anpassning skett till den nya terminologin på styckegodstransporternas område. I övrigt har endast språkliga ändringar gjorts.

5.1.4 4 kap. Om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden

1-7 §§

1 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller kvarstad på fartyg för anspråk som i Sverige eller ett annat land är eller kan bli föremål för rättegång i tvistemål eller för talan om enskilt anspråk i brottmål. Bestämmelserna gäller dock inte kvarstad för fordringar som avser skatter eller avgifter till stat eller kommun.

Bestämmelserna gäller för fartyg som är införda i det svenska skeppsregistret eller ett motsvarande utländskt fartygsregister. Bestämmelserna gäller dock inte för svenska skepp, om sökanden har hemvist eller sitt huvudsakliga driftställe i Sverige.

I lagen (1938:470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m.m. finns bestämmelser om att kvarstad inte får läggas på vissa fartyg. Kvarstad får inte heller läggas på fartyg som ägs eller uteslutande används av svenska staten.

2 §

Vad som i allmänhet gäller om kvarstad på fartyg gäller också för kvarstad enligt detta kapitel, om något annat inte föreskrivs i kapitlet.

3 §

Ett fartyg får beläggas med kvarstad endast för en sjöfordran.

Med sjöfordran avses i detta kapitel ett anspråk som grundar sig på någon av följande omständigheter:

1. skada som har orsakats av ett fartyg genom sammanstötning eller på något annat sätt,
2. dödsfall eller personskada som har orsakats av ett fartyg eller som har inträffat i samband med driften av ett fartyg,
3. bärgning,
4. skeppslegoavtal,
5. avtal som rör befordran av gods med ett fartyg på grundval av certeparti, konossement eller liknande,
6. förlust av eller skada på gods inklusive resgods under befordran med fartyg,
7. gemensamt haveri,
8. bodmeri,
9. bogsering,
10. lotsning,
11. leverans av varor eller materiel för ett fartygs drift eller underhåll,
12. byggande, reparation eller utrustande av ett fartyg eller kostnader för dockning,
13. lön eller annan gottgörelse till befälhavaren eller annan ombordanställd på grund av dennes anställning på fartyget,
14. befälhavares utlägg samt utlägg som gjorts av avsändare, befraktare eller avlastare eller agenter för fartygets eller dess ägares räkning,
15. tvist om äganderätten till ett fartyg,
16. tvist mellan delägare till ett fartyg om äganderätten eller besittningen till fartyget eller driften av eller intäkterna från detta,
17. panträtt på grund av inteckning eller annan på avtal grundad panträtt i fartyg.

4 §

Kvarstad får läggas på det fartyg som sjöfordran hänför sig till.

Om en sjöfordran grundar sig på någon omständighet som avses i 3 § andra stycket 1 - 14, får kvarstad i stället läggas på ett annat fartyg som tillhör den som vid tiden för sjöfordrans uppkomst var ägare av det fartyg som sjöfordran hänför sig till.

Om någon annan än fartygets ägare är ansvarig för en sjöfordran enligt andra stycket, får kvarstad i stället läggas antingen på det fartyg som sjöfordran hänför sig till eller på ett annat fartyg som tillhör gäldenären.

5 §

Ett fartyg får beläggas med kvarstad endast om fartyget i Sverige kan utmätas för sjöfordran. Avser sjöfordran någon annan förpliktelse än betalningsskyldighet, skall vad som nu sagts om utmätning i stället gälla annan verkställighet än verkställighet av kvarstad på fartyget.

6 §

Kvarstad på ett fartyg får beviljas endast en gång för en och samma

sjöfordran.

Om borgen eller någon annan säkerhet för en sjöfordran har ställts till befrielse från kvarstad, får kvarstad inte beviljas för samma sjöfordran. Kvarstad får dock beviljas, om borgenären visar att den ställda säkerheten har upphört att gälla eller att det annars finns särskilda skäl för kvarstad.

7 §

Ett fartyg som är belagt med kvarstad skall hindras att avgå.

Om kvarstad har beviljats för en sjöfordran som grundar sig på sådana omständigheter som avses i 3 § andra stycket 15 eller 16, får domstolen dock

1. tillåta den som har fartyget i sin besittning att mot borgen eller annan säkerhet nyttja fartyget, eller
2. bestämma om fartygets användning på andra villkor.

I detta kapitel överenstämmer 1 - 7 §§ i sak med 1 - 7 §§ lagen (1993:103) om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden. I 3 § andra stycket 14 om gjorda utlägg har genom införandet av orden "avsändare eller befraktare" en anpassning skett till den nya terminologin på styckegodstransporternas område.

8 §

Om kvarstad på egendom som en ombordanställd fört ombord på ett fartyg finns bestämmelser i 22 kap. 1 §.

Kvarstadsreglerna i detta kapitel är särregler i förhållande till de allmänna reglerna om kvarstad i 15 kap. rättegångsbalken. I denna paragraf, som är ny, lämnas en upplysning om att ytterligare särregler om kvarstad på egendom som en ombordanställd fört ombord på ett fartyg finns i 22 kap. 1 §.

5.1.5 5 kap. Om partrederi

1 - 18 §§

1 §

Ett partrederi föreligger om flera har kommit överens om att under delad ansvarighet gemensamt driva sjöfart med ett eget fartyg. Anmälan om ett partrederiavtal får göras hos registermyndigheten, som skall anteckna anmälningen i det register där fartyget är infört eller, om det inte är registrerat, genast kungöra den. Närmare föreskrifter om anmälnings- och kungörelseförfarandet meddelas av regeringen.

För de förpliktelser som uppkommer för partrederiet efter det att rederiavtalet har anmälts till registermyndigheten svarar varje redare endast i förhållande till sin andel i fartyget om han inte har åtagit sig större ansvarighet. För tidigare uppkomna rederiförpliktelser svarar redarna solidariskt. I fråga om betalningsansvar för vattenföroreningsavgift enligt 8 kap. lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg gäller 8 kap. 2 § andra stycket nämnda lag. I fråga om betalningsansvar enligt lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn gäller 5 § andra stycket andra meningen den lagen.

I fråga om redarnas inbördes rättigheter och skyldigheter gäller

2 §

För ett partrederi får en huvudredare väljas. Till huvudredare får utses en här i landet bosatt svensk, dansk, finsk eller norsk medborgare eller en svensk juridisk person.

3 §

Huvudredaren är behörig att på samtliga redares vägnar företa de rättshandlingar som rederirörelsen vanligen medför, att väcka och utföra talan i sak som rör rederiet samt att i övrigt företräda redarna inför domstolar och andra myndigheter i sådan sak. Huvudredaren får inte utan medredarnas samtycke överlåta fartyget eller upplåta panträtt i det eller bortfrakta det för en längre tid än ett år.

Om en huvudredare inte är vald, kan vilken som helst av redarna sökas att svara även för de övriga i sak som rör rederiet.

4 §

Huvudredaren skall på lämpligt sätt hålla redarna underrättade om rederiets verksamhet. Han skall rådgöra med dem i alla viktiga angelägenheter.

5 §

Beslut i partrederiets angelägenheter fattas vid allmänt sammanträde, till vilket var och en av redarna har kallats minst en vecka i förväg genom rekommenderat brev eller telegram eller telexmeddelande under sin senast kända adress. Kallelsen skall innehålla upplysning om vad som skall behandlas på sammanträdet.

Allmänt sammanträde krävs inte för ett beslut som samtliga redare biträder eller som är så brådskande att det inte kan anstå till dess ett sådant sammanträde kan hållas.

6 §

På en redares begäran skall protokoll föras över vad som förekommer av vikt vid ett allmänt sammanträde. En redare, som har uteblivit från ett allmänt sammanträde eller av någon annan anledning inte har deltagit i ett beslut, skall underrättas om vad som beslutats.

7 §

Vid omröstning räknas varje redares röstetal efter hans andel i fartyget. Om något annat inte följer av tredje stycket, gäller som beslut den mening som har fått det högsta röstetalet. Vid lika röstetal gäller den mening som huvudredaren biträder. Val av huvudredare skall dock avgöras genom lottning, om flera fått lika röstetal.

Ett beslut vid allmänt sammanträde är bindande för en redare som har uteblivit från sammanträdet.

Ett beslut, som har fattats i en annan ordning än vid ett allmänt sammanträde eller som innebär att rederiet skall upplösas, gäller endast om det biträds av redare som tillsammans äger mer än hälften i fartyget. Ett beslut, som strider mot rederiavtalet eller på något annat sätt mot rederiets ändamål och som inte avser rederiets upplösning, gäller endast om samtliga redare är eniga.

8 §

Huvudredaren kan när som helst skiljas från sitt uppdrag genom ett beslut enligt 5 och 7 §§. En huvudredare som själv äger minst hälften i fartyget kan på en medredares talan av domstol skiljas från uppdraget, om det finns giltig anledning.

9 §

Huvudredaren svarar för att rederiets bokföring fullgörs enligt lag och annan författning. Han skall inför redarna redovisa sin förvaltning av rederiets angelägenheter. Redovisningen skall avse kalenderår och avges inom två månader efter årets utgång.

Redovisningen skall avges skriftligen till varje redare. För granskning av redovisningen har redare rätt att ta del av rederiets räkenskapshandlingar.

Om en redare vill klandra redovisningen, skall han väcka talan vid domstol inom sex månader från det att han fått del av den. En redare som försummar detta har förlorat sin rätt till klander, om inte huvudredaren har förfarit svikligt.

10 §

Varje redare skall bidra till utgifterna för rederiets verksamhet i förhållande till sin andel i fartyget. Om en redare trots uppmaning inte betalar sitt bidrag till beslutad utgift och huvudredaren eller en annan redare lägger ut beloppet, skall den betalningskyldige redaren betala ränta på det förskotterade beloppet enligt 6 § räntelagen (1975:635).

11 §

Vinst och förlust av rederiets verksamhet fördelas mellan redarna i förhållande till deras andelar. Ett överskott som inte behövs för rederiets utgifter skall delas ut.

Den som enligt 10 § förskotterat bidrag för en annan har rätt att i avräkning på sin fordran lyfta utdelning som belöper på den andres andel.

12 §

Om en andel i fartyget övergår till någon annan, skall förvärvaren eller hans fångesman genast underrätta huvudredaren och övriga redare om detta.

Om en redare har blivit medborgare i en främmande stat, skall han genast underrätta huvudredaren och övriga redare om detta.

13 §

En redare har rätt att lösa till sig en andel i fartyget som på något annat sätt än genom förvärv vid en exekutiv försäljning eller offentlig auktion har övergått till någon annan än en medredare. Lösningsrätten gäller dock inte mot en medredares make, avkomling eller avkomlings make. En redare som vill utöva sin lösningsrätt skall meddela förvärvaren detta inom en månad från det att han underrättades om förvärvet. Försummas detta är lösningsrätten förfallen.

Om flera redare gör sin lösningsrätt gällande, skall den utövas i förhållande till deras andelar.

Lösensumman skall motsvara andelens fulla värde.

14 §

En redare, vars andel i fartyget har övergått till någon annan, blir inte fri från ansvarighet mot de övriga redarna för de förpliktelser som han hade vid övergången. Inte heller blir han fri från ansvarighet mot dem för därefter uppkommande rederiförpliktelser förrän huvudredaren eller samtliga redare har underrättats om övergången.

Förvärvaren av andelen inträder i förhållande till de övriga redarna genast i en redares alla rättigheter och skyldigheter. Han är på samma sätt som sin fångesman bunden av de beslut som har träffats och de åtgärder som vidtagits före övergången. De övriga redarna får från hans utdelning räkna av en sådan fordran på bidrag till rederiets verksamhet som gäller mot fångesmannen.

Den nye redaren svarar i förhållande till tredje man endast för de rederiförpliktelser som uppkommer efter andelsövergången. Innan inskrivning har sökts för förvärvet eller anmälan har gjorts om detta svarar även hans fångesman för sådana rederiförpliktelser i förhållande till tredje man som varken kände till eller borde ha känt till andelsövergången. Bestämmelserna i 1 § första stycket andra och tredje meningarna har motsvarande tillämpning.

15 §

Om inte annat följer av 16 §, skall rederiet upplösas sex månader efter det att en redare begärt det hos medredarna.

På begäran av en redare skall rederiet omedelbart upplösas om

1. fartyget utan redarens åtgärd eller samtycke har upphört att vara svenskt och lösningsrätt inte kan utövas enligt 13 §,
2. huvudredaren har skilts från sitt uppdrag av domstol,
3. en medredare inte kan fullgöra sina förpliktelser som redare, eller
4. rederiet förvaltas på ett sådant sätt att redarens rätt kränks.

16 §

En redare har rätt att lösa ut en medredare som enligt 15 § första stycket har begärt att rederiet skall upplösas eller till vilken en upplösningsgrund enligt 15 § andra stycket hänför sig. Den som vill utöva sin utlösningsrätt skall meddela medredaren detta inom en månad från det att han fått del av dennes begäran om upplösning enligt 15 § första stycket eller han fått kännedom om att en upplösningsgrund enligt samma paragraf andra stycket hade inträtt. Försummas detta är utlösningsrätten förfallen.

Bestämmelserna i 13 § andra och tredje styckena skall också tillämpas.

17 §

Vid upplösning av ett partrederi skall fartyget säljas.

Om redarna inte enas om försäljningsorten, bestäms den av en god man som utses enligt lagen (1904:48 s. 1) om samäganderätt. Enas de inte om sättet för försäljningen, skall denna ske på offentlig auktion. Därvid skall lagen om samäganderätt tillämpas, om försäljningen skall ske i Sverige.

När lagen om samäganderätt tillämpas skall tingsrätten i fartygets hemort vara laga domstol.

18 §

Den som har en större andel i fartyget än hälften har rätt att träda in som fartygets befälhavare, om han är behörig till det.

Är den som har större andel i fartyget än hälften befälhavare, skall rätten på en annan delägares talan skilja honom från befattningen, om det finns giltig anledning.

Paragraferna i detta kapitel överensstämmer i sak med 40 - 57 §§ i 1891 års sjölag. I 13 och 18 §§ har dock i förhållande till motsvarande reglering i 1891 års sjölag den ändringen gjorts att föreskriften om avgörande genom skiljedom utgått. Tvister som här avses får alltså prövas av domstol. Detta överensstämmer - där motsvarighet finns - med vad som gäller i Danmark, Finland och Norge. Inget hindrar naturligtvis parterna från att i det enskilda fallet överenskomma att tvist skall avgöras genom skiljeförfarande. I övrigt har endast språkliga ändringar gjorts.

Bestämmelserna i 14 § tredje stycket har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

5.1.6 6 kap. Om befälhavare

1 §

Befälhavaren skall innan en resa påbörjas se till att fartyget är sjövärdigt enligt 1 kap. 9 §.

Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålls i sjövärdigt skick efter vad som nu sagts.

Om fel eller brist i sjövärdigheten inte kan avhjälpas genast, skall befälhavaren omedelbart underrätta redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget.

(jfr [58] § i utredningens förslag)

De ändringar som har gjorts i förhållande till den nuvarande bestämmelsen i 1891 års sjölag är av redaktionell och språklig art och hänger samman med införandet av ett nytt sjövärdighetsbegrepp (se närmare den allmänna motiveringen under avsnitt 3.4.1).

2-14 §§

2 §

Befälhavaren skall se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap.

Han skall känna till de påbud och föreskrifter om sjöfarten som gäller för de farvatten som fartyget skall trafikera och på de orter som det skall anlöpa.

3 §

Om ett fartyg prejas av en behörig svensk civil eller militär myndighet, är befälhavaren skyldig att lyda prejningen. Om det efter prejning eller annars begärs av en behörig myndighet, är befälhavaren också skyldig att låta fartyget visiteras. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om prejning och visitering.

4 §

Befälhavaren är ansvarig för att föreskrivna dagböcker förs på fartyget. Bestämmelser om dagböcker finns i 18 kap.

Befälhavaren är skyldig att på fartyget medföra andra skeppshandlingar och ett exemplar av denna lag enligt föreskrifter som meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket.

5 §

Befälhavaren skall se till att lastning och lossning sker och att resan utförs med tillbörlig skyndsamhet.

Innan befälhavaren påbörjar bärgning av ett fartyg eller av gods, skall han noga överväga om detta är förenligt med hans skyldigheter mot dem vilkas intressen han skall bevaka.

6 §

Om fartyget råkar i sjönöd, är befälhavaren skyldig att göra allt som står i hans makt för att rädda de ombordvarande och bevara fartyget och lasten. Han skall, om det är möjligt, se till att dagböcker och andra skeppshandlingar förs i säkerhet samt vidta åtgärder för bärgning av fartyg och gods. Så länge som det finns rimlig utsikt att fartyget kan räddas får befälhavaren inte överge det utan att hans liv är i allvarlig fara.

Anträffar befälhavaren någon i sjönöd är han skyldig att lämna all hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda den nödställde, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller de ombordvarande. Om befälhavaren i annat fall får kännedom om att någon är i sjönöd eller om han får kännedom om någon fara som hotar sjötrafiken, är han under de förutsättningar som nyss angetts skyldig att vidta åtgärder för att rädda den nödställde eller avvärja faran i enlighet med de föreskrifter som regeringen meddelat för sådana fall.

7 §

Om befälhavaren är frånvarande eller har förfall, meddelar den främste av de närvarande styrmännen de avgöranden som inte tål uppskov.

Lämnar befälhavaren fartyget skall han underrätta den främste av de närvarande styrmännen eller, om någon styrman inte är närvarande, någon annan av besättningen och ge de föreskrifter som behövs. När fartyget inte ligger förtöjt i hamn eller på en säker ankarplats får befälhavaren inte lämna fartyget utan att det är nödvändigt. Om fara hotar, får han inte vara borta från fartyget.

Avlider befälhavaren eller blir han på grund av sjukdom eller någon annan tvingande anledning ur stånd att föra fartyget eller överger han tjänsten, träder den främste av styrmännen i hans ställe till dess en ny befälhavare har utsetts. I dessa fall skall redaren genast underrättas.

8 §

Befälhavaren är behörig att på redarens vägnar

1. företa rättshandlingar som avser bevarandet av fartyget eller utförandet av resan,
2. träffa avtal om att på resan ta med gods och, på ett fartyg som är avsett för det, passagerare, samt
3. väcka talan i mål som rör fartyget och utföra denna talan.

Medel för sådana ändamål som avses i första stycket får befälhavaren vid behov skaffa genom lån eller genom att pantsätta eller sälja gods som tillhör redaren eller, i nödfall, gods som ingår i

lasten. Om rättshandlingen inte var nödvändig är den ändå bindande om tredje man var i god tro.

Befälhavaren skall underrätta redaren om åtgärder av vikt som han ansett nödvändiga för fartygets eller de ombordvarandes säkerhet, om resans förlopp, om de rättshandlingar som företagits under resan och om allt annat som kan vara till nytta för redaren att känna till. Innan en åtgärd av vikt vidtas bör befälhavaren inhämta föreskrifter av redaren eller det ombud som denne har anvisat. Om medel behövs för fartyget och redarens föreskrifter inte kan avvaktas, skall befälhavaren skaffa medlen på det sätt som är billigast för redaren.

9 §

Befälhavaren skall under resan noggrant vårda lasten och i övrigt bevaka lastägarens intressen.

Befälhavaren är behörig att, i enlighet med vad som gäller för en transportör eller bortfraktare, företa rättshandlingar på lastägarens vägnar samt väcka talan i mål som rör lasten och utföra denna talan.

10 §

Befälhavaren svarar inte för de förbindelser som han har ingått på redarens eller lastägarens vägnar.

11 §

Befälhavaren skall ersätta den skada som han genom fel eller försummelse i tjänsten orsakar redaren, lastägaren eller någon annan vars intressen han skall bevaka.

Skadestånd som befälhavaren enligt första stycket eller i övrigt skall betala kan sättas ned efter vad som är skäligt med hänsyn till beskaffenheten av det fel eller den försummelse som ligger honom till last, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt. I fråga om skadeståndsansvaret för en befälhavare som är arbetstagare gäller dock 4 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

12 §

När redaren begär det skall befälhavaren avge redovisning. Om redaren vill klandra redovisningen, skall han väcka talan inom sex månader efter det att redovisningen mottogs. Klandras inte redovisningen inom denna tid, har redaren förlorat sin talan, om inte befälhavaren har förfarit svikligt.

I redovisningen skall befälhavaren tillgodoräkna redaren all särskild ersättning som han har fått av avsändare, befraktare, lastägare, leverantörer eller andra med vilka han har haft att göra i egenskap av befälhavare.

13 §

Om fartyget beläggs med kvarstad eller utmäts av en utländsk myndighet, skall befälhavaren genast underrätta närmaste svenska utlandsmyndighet i den främmande staten och, i fråga om skepp, registermyndigheten. Den utländska myndighetens bevis om åtgärden skall, om det är möjligt, snarast sändas till registermyndigheten.

Första stycket tillämpas också när kvarstaden eller utmätningen hävs.

14 §

Befälhavaren på ett svenskt handelsfartyg, fiskefartyg eller stats-

fartyg skall genast rapportera till den myndighet regeringen föreskriver

1. när någon i samband med fartygets drift har eller kan antas ha avlidit eller har fått svår kroppsskada,
2. när någon ombordanställd i annat fall har eller kan antas ha avlidit eller har fått svår kroppsskada,
3. när någon i annat fall än som avses i 1 och 2 har eller kan antas ha drunknat från fartyget eller avlidit ombord och begravts i sjön,
4. när allvarlig förgiftning har eller kan antas ha inträffat ombord,
5. när fartyget har sammanstött med ett annat fartyg eller stött på grund,
6. när fartyget har övergetts i sjön,
7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan antas ha uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget, eller
8. när förskjutning av någon betydelse har inträffat i lasten.

Regeringen får föreskriva att rapportering av händelser som är av betydelse för sjösäkerheten skall ske också i andra fall än som anges i första stycket.

Befälhavaren skall rapportera till Sjöfartsverket, när i anledning av en händelse som har eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift, sjöförklaring skall hållas enligt 18 kap. 7 §.

Bestämmelser om befälhavarens skyldigheter vid sjöförklaring finns i 18 kap.

6 kap. 2 - 14 §§ överensstämmer i sak med 59 - 70 §§ (inklusive 59a §) i 1891 års sjölag. I 9 § andra stycket och 12 § andra stycket har genom tillägg av orden "transportör" respektive "avsändare" en anpassning skett till den nya terminologin på styckegodstransporternas område. I övrigt har endast språkliga ändringar gjorts.

Bestämmelsen i 3 § har avfattats med beaktande av vad *Lagrådet* har anfört om ett förtydligande av bestämmelsens tillämpningsområde.

15 §

Bestämmelser om befälhavarens skyldigheter vid sammanstötning mellan fartyg finns i 8 kap. 4 §.

I denna paragraf, som är ny, lämnas en upplysning om befälhavarens skyldigheter enligt 8 kap. 4 § vid sammanstötning mellan fartyg.

16 §

Bestämmelser om befälhavarens skyldighet att ta med sjöman ombord på fartyget finns i 22 kap. 2 §.

I 22 kap. 2 § finns bestämmelser om bl.a. sjömäns rätt att följa med på svenskt fartyg till bestämmelseorten eller annan hamn som fartyget skall anlöpa under resan. I denna paragraf, som är ny, lämnas en upplysning om befälhavarens skyldigheter enligt dessa bestämmelser.

5.1.7 7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar

1 §

Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig, om skada vållas av någon annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Skadestånd enligt första stycket som redaren har betalat har han rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.

Bestämmelser om inskränkning av en redares ansvarighet finns i 9 och 13 - 15 kap.

Paragrafen överensstämmer i sak med 233 § i 1891 års sjölag. Endast språkliga ändringar har gjorts.

5.1.8 8 kap. Om skada genom fartygs sammanstötning

1 - 4 §§

1 §

Om två fartyg sammanstöter så att skada uppstår på det ena fartyget eller på personer eller gods som finns ombord och sammanstötningen är orsakad genom vållande på endera sidan, skall den sidan ersätta skada och förlust som uppkommer därav.

Har sammanstötningen orsakats genom vållande på båda sidor, skall dessa utge ersättning enligt förhållandet mellan de på ömse sidor gjorda felen. Om omständigheterna inte ger 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 svarar dock båda sidor solidariskt.

Om den ena sidan har betalat mer än sin del, får den sidan kräva den andra på det överskjutande beloppet. Mot ett sådant krav kan göras gällande samma rätt till befrielse från eller begränsning av ansvarighet som hade kunnat åberopas mot den skadelidande enligt denna lag eller en motsvarande främmande lag eller enligt förbehåll som är förenligt med den tillämpliga lagen. Ett förbehåll får dock inte åberopas till befrielse från eller begränsning av ansvarighet utöver vad som följer av bestämmelserna i 13 - 15 kap. eller motsvarande bestämmelser i den främmande lagen.

Vid bedömandet av frågan om vållande till en sammanstötning skall särskilt beaktas om tiden medgav övervägande eller inte.

2 §

Om en sammanstötning har inträffat genom en olyckshändelse eller om det inte kan utredas att den orsakats av vållande på endera sidan, svarar vardera sidan för sin skada.

3 §

Bestämmelserna i denna lag om sammanstötning mellan fartyg skall tillämpas även när till följd av ett fartygs manövrering eller på liknande sätt skada orsakas på ett annat fartyg eller på personer eller gods som finns ombord på det, utan att fartygen sammanstöter.

4 §

Om ett fartyg har sammanstött med ett annat fartyg är det befälhavarens skyldighet att lämna det andra fartyget och de ombordvarande där all behövlig och möjlig hjälp för räddning ur den uppkomna faran, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget och de ombordvarande. Han skall också för det andra fartygets befälhavare uppge namnet på det egna fartyget och dess hemort samt den ort eller den hamn varifrån det kommer och den dit det skall gå.

Paragraferna i detta kapitel överenstämmer i sak med 220 - 223 §§ i 1891 års sjölag. Endast språkliga ändringar har gjorts.

Bestämmelserna i 1 § första och femte styckena har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

5.1.9 9 kap. Om ansvarsbegränsning

1-11 §§

1 §

Redaren har rätt att enligt bestämmelserna i detta kapitel begränsa sin ansvarighet. Samma rätt har en sådan ägare av ett fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare, godsets avsändare samt var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning. Med bärgning avses även åtgärder enligt 2 § första stycket 4, 5 och 6.

Om ansvar görs gällande mot någon för vilken redaren eller någon annan person som avses i första stycket svarar, har även denne rätt att begränsa sin ansvarighet enligt bestämmelserna i detta kapitel.

Den som på grund av ansvarighetsförsäkring svarar för en fordran som är föremål för begränsning har rätt att begränsa sin ansvarighet i samma utsträckning som försäkringshavaren.

2 §

Om inte annat följer av bestämmelserna i detta kapitel, föreligger rätt till ansvarsbegränsning, oavsett grunden för ansvarigheten, beträffande fordringar med anledning av

1. person- eller sakskada, om skadan har uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,
2. skada på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods, passagerare eller deras resgods,
3. annan skada, om den har orsakats av intrång i en rättighet som inte grundar sig på avtal och den har uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,
4. åtgärder för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord, som har sjunkit, strandat, övergetts eller blivit vrak,
5. åtgärder för att avlägsna, förstöra eller oskadliggöra fartygets last, och
6. åtgärder för att avvärja eller begränsa skada för vilken ansvarsbegränsning gäller, och skada som har orsakats av sådana åtgärder.

Har den som får begränsa sitt ansvar en motfordran mot borgenären och grundar sig fordringen och motfordringen på en och samma händelse, skall begränsningen avse endast den del av fordringen som överstiger motfordringen.

3 §

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte beträffande

1. en fordran på bärgarlön, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 2 § första stycket 4, 5 eller 6,

2. en fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 1 § och 2 § första stycket lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss,

3. en fordran som är underkastad en internationell konvention eller en nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvarighet för atomskada,

4. en fordran med anledning av atomskada orsakad av atomfartyg,

5. en fordran med anledning av skada som har drabbat en lots eller den som är anställd hos någon som avses i 1 § första stycket och vars skyldigheter står i samband med fartygets drift eller med bärgningen, och

6. en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

4 §

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte för den som visas själv ha vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

5 §

Om rätt till ansvarsbegränsning föreligger, skall ansvarsbeloppen bestämmas på följande sätt.

1. För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare är ansvarsgränsen 46 666 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 25 miljoner SDR.

2. För andra fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen 333 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 500. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 501 till 3 000 med 500 SDR,
för varje dräktighetstal från 3 001 till 30 000 med 333 SDR,
för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 250 SDR, och
för varje dräktighetstal över 70 000 med 167 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i 2, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 167 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 500. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 501 till 30 000 med 167 SDR,
för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 125 SDR, och
för varje dräktighetstal över 70 000 med 83 SDR.

4. Ansvarsgränserna i 1 - 3 gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot redaren, ägare av fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare, godsets avsändare samt mot någon för vilken dessa svarar.

5. Ansvarsgränserna för bärgare som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg som bärgningen avser, skall motsvara de ansvarsgränser som gäller för fartyg med en dräktighet av 1 500. Ansvarsgränserna gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot en sådan bärgare och mot någon för vilken denne svarar.

6. Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt

bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningskonvention. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

6 §

Varje ansvarsbelopp skall fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser.

Om det belopp som avses i 5 § 2 inte räcker till för betalning av de fordringar som anges där, skall återstoden av dessa fordringar betalas ur det belopp som nämns i 5 § 3 med samma rätt som övriga där angivna fordringar.

Har redaren eller någon annan, innan ansvarsbeloppet fördelats, helt eller delvis betalat en fordran, inträder han i borgenärens rätt intill det belopp som han har betalat.

Visar redaren eller någon annan att han senare kan bli skyldig att helt eller delvis betala en fordran som han, om den hade betalats före ansvarsbeloppets fördelning, skulle ha kunnat kräva åter ur ansvarsbeloppet enligt tredje stycket, skall medel tills vidare avsättas för att han senare skall kunna göra sin rätt gällande.

7 §

Om det med anledning av en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning här i landet har väckts talan eller framställts begäran om kvarstad eller andra rättsliga åtgärder, kan en begränsningsfond upprättas. Fonden skall upprättas hos den domstol där talan har väckts eller hos sjörättsdomstolen för den ort där kvarstad eller andra rättsliga åtgärder har begärts.

En begränsningsfond anses upprättad med verkan för alla personer som kan åberopa samma ansvarsgräns. Den är avsedd för betalning endast av fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser.

Sedan en begränsningsfond har upprättats i Sverige, får här i landet talan om en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning väckas endast i begränsningsmål. Detta gäller också talan om frågan huruvida den som har upprättat begränsningsfonden har rätt till ansvarsbegränsning och om frågan om fördelning av fonden.

Behörig att väcka talan i ett begränsningsmål är den som har upprättat fonden, dennes försäkringsgivare och den som gör gällande en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning.

Närmare bestämmelser om begränsningsfond och begränsningsmål finns i 12 kap.

8 §

Den som har gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond som har upprättats i Sverige eller i en annan konventionsstat, kan inte med anledning av denna fordran erhålla säkerhetsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller någon annan egendom, som tillhör någon som fonden har verkan för enligt 7 § andra stycket och som har rätt till ansvarsbegränsning.

Sedan en begränsningsfond har upprättats här i landet eller i Danmark, Finland eller Norge, kan säkerhetsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller någon annan egendom som tillhör någon som fonden har verkan för enligt 7 § andra stycket och som har rätt till ansvarsbegränsning inte ske med anledning av en fordran som kan göras gällande mot fonden. Har säkerhetsåtgärd eller utmätning redan skett, skall åtgärden hävas. Säkerhet som har ställts för att avvärja säkerhetsåtgärd eller utmätning eller för att få en sådan åtgärd hävd

skall friges.

Har fonden upprättats i en annan konventionsstat än som avses i andra stycket, kan rätten eller kronofogdemyndigheten avslå en begäran om säkerhetsåtgärd eller utmätning, häva en säkerhetsåtgärd eller utmätning som redan har skett eller frige en säkerhet som har ställts. En begäran om säkerhetsåtgärd eller utmätning skall alltid avslås och, om fonden har upprättats innan en sådan åtgärd vidtagits eller säkerhet ställts, åtgärden hävas och säkerheten friges, när fonden upprättats i

a) den hamn där den händelse har inträffat på vilken fordringen grundas eller, om händelsen inte har ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget har anlöpt efter händelsen, eller

b) landstigningshamnen, om fordringen avser personskada som har drabbat en person ombord på fartyget, eller

c) lossningshamnen, om fordringen avser skada på fartygets last.

Första och tredje styckena kan även tillämpas om det visas att en fond som har upprättats i en stat som inte är konventionsstat är jämställbar med en sådan begränsningsfond som avses i 7 §.

Denna paragraf gäller endast om borgenären kan framställa krav mot begränsningsfonden vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och han har möjlighet att av fondens medel få ut vad som belöper på hans fordran och föra över det till ett annat land.

9 §

Ansvarsbegränsning kan åberopas även om en begränsningsfond inte upprättas.

Har talan väckts om en fordran som är föremål för ansvarsbegränsning, skall rätten, om någon begränsningsfond inte har upprättats, vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel endast beakta den fordran som målet gäller. Vill svaranden att även en annan fordran, för vilken samma ansvarsbelopp gäller, skall beaktas vid ansvarsbegränsningen, skall förbehåll om detta tas in i domen.

En dom som inte innehåller förbehåll enligt andra stycket får verkställas trots bestämmelserna i 8 §. Innehåller domen ett sådant förbehåll kan den ändå verkställas, såvida inte en begränsningsfond upprättas och kronofogdemyndigheten med tillämpning av 8 § finner att ansökningen om verkställighet skall avslås.

Om en begränsningsfond inte har upprättats, kan parterna hänskjuta frågan om ansvarsbeloppets storlek och fördelning till utredning och avgörande genom dispasch. Bestämmelser om talan mot dispasch finns i 21 kap.

10 §

Ansvarsgränserna för örlogsfartyg och andra fartyg, som vid tiden för händelsen ägs eller brukas av en stat och används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, får inte i något fall understiga de gränser som gäller för ett fartyg med en dräktighet av 5 000. Om en fordran avser ersättning för skada som har orsakats av ett sådant fartygs särskilda egenskaper eller användning, föreligger dock inte någon rätt till ansvarsbegränsning. Bestämmelserna i detta stycke gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning eller bärgning.

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borrning efter havsbottnens naturtillgångar skall vara 12 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 och 20 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 3, om fordringarna gäller skada som har orsakats medan fartyget används i borrningsverksamhet. För fordran

på ersättning för oljeskada gäller särskilda bestämmelser.
Flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar anses som fartyg vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel. Ansvarsgränserna för sådana plattformar skall dock alltid motsvara de belopp som anges i andra stycket.

11 §
När begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk domstol, skall 1-10 §§ tillämpas. Om det finns en fordran som avses i 3 § 5 och är lagen i någon annan konventionsstat tillämplig på tjänsteavtalet, skall dock frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt den lagen.
Bestämmelserna i 1 - 10 §§ hindrar inte tillämpningen av i övrigt gällande regler om jämkning av en skadevållares ansvar.
Med konventionsstat förstås i detta kapitel en stat som är bunden av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.

Paragraferna i detta kapitel överenstämmer i sak med 234-243 a §§ i 1891 års sjölag. I 1 § och 5 § 4. har lagtexten genom tillägg av orden "godsets avsändare" anpassats till den nya terminologin på styckegodstransporternas område (jfr det äldre begreppet "styckegodsbefraktare" i prop. 1982/83:159 s. 98-99). I övrigt har endast vissa språkliga ändringar gjorts.

5.1.10 10 kap. Om ansvar för oljeskada

1 §
Om oljeskada finns särskilda bestämmelser i lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

Hänvisningen i paragrafen avser lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss. Konstruktionen med en uttrycklig hänvisning i detta kapitel föranleds av de nordiska sjölagarnas gemensamma struktur. Reglerna om oljeskada är inarbetade i motsvarande kapitel i de danska och norska sjölagarna.

5.1.11 11 kap. Om ansvar för atomskada

1 §
Om atomskada finns särskilda bestämmelser i atomansvarighetslagen (1968:45).

Hänvisningen i paragrafen avser tills vidare endast atomansvarighetslagen (1968:45). Ytterligare hänvisningar till lagstiftning om annat farligt gods än sådant som omfattas av olje-och atomansvarighetslagarna kan aktualiseras och bör då lämpligen infogas i detta kapitel.

1-15 §§

1 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller begränsningsfond som upprättas enligt 9 kap. 7 § (globalfond).

Bestämmelserna i 3 - 15 §§ tillämpas också i vissa delar i fråga om begränsningsfond som upprättas enligt 6 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

2 §

En globalfond skall motsvara

1. summan av de belopp som enligt 9 kap. 5 § utgör ansvarsgräns för de fordringar beträffande vilka ansvarsbegränsning görs gällande och som har uppkommit på grund av en och samma händelse, och

2. ränta på belopp som avses i 1, beräknad enligt 6 § räntelagen (1975:635), för tiden från dagen för händelsen till dagen för fondens upprättande.

3 §

Den som ansöker om upprättande av en begränsningsfond skall betala fondbeloppet till rätten eller ställa tillfredsställande säkerhet för detta.

I ansökningen, som skall vara skriftlig, skall sökanden redogöra för omständigheterna i saken och lämna uppgift om namn och adress på dem som kan antas vilja anmäla fordringar mot fonden.

I ärenden om begränsningsfond gäller lagen (1946:807) om handläggning av domstolsärenden, om inte annat sägs i detta kapitel.

4 §

Rätten skall fastställa fondens storlek och avgöra om erbjuden säkerhet kan godtas.

Om det inte finns särskilda skäl mot det, skall rätten även besluta att sökanden till rätten skall betala in eller ställa tillfredsställande säkerhet för ett tilläggsbelopp avsett att täcka ersättning till förvaltare i fonden, rättegångskostnader och andra kostnader med anledning av fondens upprättande och fördelning samt ansvaret för ränta för tiden efter fondens upprättande.

Framgår det av beslutet att tillräcklig inbetalning har gjorts eller att tillfredsställande säkerhet har ställts, anses fonden upprättad den dag då beslutet har meddelats. I annat fall anses fonden upprättad den dag då inbetalning har skett eller säkerheten har ställts.

Beslut som avses i första och andra styckena gäller till dess annat förordnas eller frågan om fondens fördelning avgörs. Innefattar ett sådant beslut att ett högre belopp skall betalas eller ytterligare säkerhet ställas, skall rätten förelägga den som har upprättat fonden att inom en viss tid betala in felande belopp eller ställa ytterligare säkerhet. Om föreläggandet inte följs, förordnar rätten att fonden inte längre skall ha sådan verkan som avses i 9 kap. 8 § och 8 § i detta kapitel. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

Beslut som avses i första och andra styckena och förordnande enligt fjärde stycket överklagas särskilt.

5 §

När en begränsningsfond har upprättats, skall rätten genast låta kungöra detta. I kungörelsen skall samtliga borgenärer uppmanas att skriftligen anmäla sina fordringar hos rätten inom en viss tid (anmälningsfrist), som inte får understiga två månader. En upplysning om bestämmelserna i 9 kap. 7 § tredje stycket och i 8 och 15 §§ i detta kapitel skall tas in i kungörelsen.

Kungörelsen skall införas i Post- och Inrikes Tidningar och i en ortstidning. Om det finns skäl till det skall kungörelse ske även i annan stat.

Den som har upprättat fonden och alla kända borgenärer skall underrättas om kungörelsen genom särskilt meddelande.

6 §

Om det är lämpligt med hänsyn till sakens beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt, skall rätten när en begränsningsfond har upprättats förordna förvaltare i fonden. Förvaltaren skall, förutom vad som anges i 11 § andra stycket, ha till uppgift att biträda vid handläggningen av fondärendet eller begränsningsmålet och vid förhandlingar mellan parterna. En förvaltare skall vara lagfaren och ha den särskilda insikt och erfarenhet som uppdraget kräver.

Ersättning till förvaltaren fastställs av rätten.

7 §

En borgenär som anmäler en fordran skall lämna rätten uppgift om fordringens storlek och grunden för denna. Har dom meddelats angående fordringen eller pågår särskild rättegång om denna, skall uppgift lämnas om detta.

8 §

För en fordran, som inte har anmälts till rätten innan handläggningen av frågan om fondens fördelning avslutas vid tingsrätten, kan ersättning endast betalas ut enligt 14 § andra stycket.

9 §

Fonden kan inte upplösas förrän anmälningsfristen har gått ut och såväl den som har upprättat fonden som de borgenärer vilka har gjort gällande fordringar mot fonden samtycker till det.

10 §

Med begränsningsmål avses ett mål i vilket frågor om ansvar och dess begränsning och om anmälda fordringar avgörs samt fonden fördelas. Ett begränsningsmål inleds genom att talan väcks genom stämning vid den domstol där fonden är upprättad. Sedan målet har inletts kan talan väckas utan stämning.

Om inte annat sägs i detta kapitel, gäller i begränsningsmål rättegångsbalkens regler om tvistemål vari förlikning om saken är tillåten.

11 §

I begränsningsmål skall rätten, sedan den anmälningsfrist som anges i 5 § har gått ut, hålla fondsammanträde. Till sammanträdet skall rätten kalla förvaltaren, den som har upprättat fonden, den som har inlett begränsningsmålet och borgenärerna. Även annan person, vars rätt är berörd, skall kallas. Vid fondsammanträdet skall behandlas

frågor om ansvar och dess begränsning, om ansvarsbeloppets storlek och om anmälda fordringar.

Före fondsammanträdet skall förvaltaren granska anmälda fordringar samt, om det kan ske, upprätta förslag till fondens fördelning. Förslaget skall översändas till dem som har kallats till sammanträdet. Har någon förvaltare inte förordnats skall rätten vidta dessa åtgärder.

Om någon invändning mot förslaget, med de ändringar som kan ha gjorts vid fondsammanträdet, inte kvarstår när detta avslutas, skall förslaget läggas till grund för fondens fördelning.

Kvarstår någon invändning när fondsammanträdet avslutas, skall rätten bestämma en viss tid, inom vilken den som har framställt invändningen skall ange om han vidhåller den och begär rättens prövning av tvisten. Har en sådan begäran inte framställts i rätt tid, anses invändningen förfallen. Om den vidhålls skall rätten så snart som möjligt pröva tvisten.

Parter i en sådan tvist som anges i fjärde stycket är den som har framställt en invändning och den mot vilken invändningen riktas.

12 §

Ett fondsammanträde är att jämställa med muntlig förberedelse, om inte annat sägs i detta kapitel.

Tredskodom får inte meddelas vid utevaro från ett fondsammanträde. Uteblir någon som har kallats till ett sådant sammanträde, får målet handläggas och avgöras trots utevaron. Detta skall anges i kallelsen till sammanträdet.

13 §

Efter utgången av anmälningsfristen kan rätten förordna att en viss del av de fordringar som har visats föreligga skall betalas omedelbart.

Tingsrättens beslut i frågor som avses i första stycket överklagas särskilt. Hovrättens beslut i sådana frågor får inte överklagas.

14 §

När samtliga tvister är avgjorda skall rätten besluta om fördelning av fonden. Om huvudförhandling inte behövs med hänsyn till utredningen, får målet avgöras utan sådan förhandling.

Rätten kan avsätta ett visst belopp till att täcka fordringar som inte har anmälts innan handläggningen av frågan om fondens fördelning har avslutats vid tingsrätten. Detta belopp fördelas när samtliga anmälda fordringar har behandlats och det kan antas att ytterligare fordringar inte kommer att anmälas.

Fördelning av fonden skall ske även om den som har upprättat fonden inte har rätt till ansvarsbegränsning. I ett sådant fall kan rätten på yrkande meddela dom avseende den del av en fordran som inte får utdelning ur fonden.

15 §

Ett lagakraftvunnet avgörande i begränsningsmålet i frågor om ansvar, rätten till ansvarsbegränsning, ansvarsbeloppets storlek, anmälda fordringar och fondens fördelning gäller mot alla som kan göra gällande fordringar mot fonden, oavsett om de har anmält sina fordringar eller inte.

Paragraferna i detta kapitel överenstämmer i sak med 350-364 §§ i 1891 års sjölag. Endast språkliga ändringar har gjorts.

Inledande bestämmelser

Definitioner

1 §

I detta kapitel avses med

transportör: den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss,

undertransportör: den som till följd av ett uppdrag av transportören utför transporten eller en del av den,

avsändare: den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss,

avlastare: den som avlämnar godset för transport,

transportdokument: ett konossement eller ett annat dokument som utfärdas till bevis om transportavtalet,

konventionen: 1924 års internationella konvention rörande konossement med de ändringar som skett genom 1968 och 1979 års tilläggsprotokoll (Haag-Visbyreglerna), och

konventionsstat: en stat som är bunden av konventionen.

(jfr 251 § i utredningens förslag)

Genom paragrafen införs i lagtexten några grundläggande begrepp på styckegodstransporternas område. Den systematiska uppställningen av begreppen har i stort hämtats från artikel 1 i Hamburgreglerna. Motsvarande definitioner beträffande befraktningsavtal finns i 14 kap. 1 §.

Bland bestämmelserna i paragrafen finns ingen definition av begreppet *transportavtal.* En sådan definition finns dock intagen i artikel 1:6 i Hamburgreglerna. Härmed avses ett avtal varigenom en transportör mot betalning av frakt åtar sig att transportera gods till sjöss från en hamn till en annan. Om ett transportavtal förutom sjötransport avser även transport med ett annat transportmedel, omfattas endast sjödelen. Avtalet kan dokumenteras med konossement, fraktsedel eller annat transportdokument eller slutas utan att något dokument utfärdas. Undantag görs endast för avtal om befraktning av fartyg som sker genom certeparti och för ramavtal av typen kvantumkontrakt (se vidare den allmänna motiveringen under avsnitt 3.2.2).

Den som åtar sig transport av styckegods betecknas *transportör* medan begreppet bortfraktare enbart används vid rese- och tidsbefraktning (se 14 kap. 1 §). Termen *avsändare* betecknar transportörens motpart i avtalsförhållandet.

Vid 1973 års sjölagsändringar infördes bestämmelser som reglerar ansvaret när en annan transportör än den som ingått transportavtalet helt eller delvis utför transporten. Någon definition av en sådan utförande transportör togs dock inte in i lagen. På grund av det under senare tid ökade bruket av olika transportörer i olika transportled har det emellertid ansetts lämpligt att för sistnämnda transportör införa det särskiljande begreppet *undertransportör.* I definitionen anges som

en förutsättning att annan utför transporten "till följd av ett uppdrag av transportören". Med detta avses att klargöra att inte bara den transportör som fått det direkta uppdraget av den avtalsslutande transportören är att anse som undertransportör utan även den som i en kedja av transportörer utför del av transporten på uppdrag av en tidigare undertransportör.

Begreppet *avlastare* förekommer också i 1891 års sjölag. Uttrycket har sin bakgrund i att transportörens motpart i det enskilda transportavtalet själv kan utföra avlastarfunktionen, dvs. det faktiska avlämnandet av godset på kaj eller i terminal, men lika gärna låta detta ske genom en fristående avlastares försorg. Avlastare är den som avlämnar godset för transport. Han står utanför transportavtalet; de särskilda rättigheter och skyldigheter som föreligger mellan honom och transportören kan kallas avlastningsförhållandet.

Bestämmelserna om styckegodstransport är, såsom nämnts ovan, inte begränsade till avtal genom konossement. Reglerna är tillämpliga även på avtal som kommit till uttryck i andra dokument, t.ex. sjöfraktsedel, och till och med då något dokument över huvud inte utfärdats. I definitionen av begreppet *transportdokument* anges därför endast att dokumentets syfte är att vara bevis om ett transportavtal. Endast certepartier av olika slag faller utanför begreppsbestämningen eftersom de är bevis om ett befraktningsavtal (se 14 kap. 1 §). En annan sak är, att det bakom konossementet kan ligga ett befraktningsavtal, som är manifesterat i ett certeparti (jfr 3 §). En närmare definition av begreppen konossement och sjöfraktsedel finns i 42 och 58 §§.

Slutligen anger paragrafen att med *konventionen* avses 1924 års konossementskonvention med tilläggsprotokoll 1968 och 1979 (Haag-Visbyreglerna) samt med *konventionsstat* en stat som är bunden av konventionen. En stat behöver dock inte ha tillträtt 1979 års tilläggsprotokoll för att anses som en konventionsstat eftersom detta protokoll endast avser ändring av beräkningsenhet från Poincaréfrancs till SDR (särskilda dragningsrätter).

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

Tillämpningsområde

2 §

Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om sjötransport i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Beträffande avtal om sjötransport i inrikes fart i Danmark, Finland och Norge gäller lagen i det land där transporten utförs.

I annan fart gäller bestämmelserna på avtal om sjötransport mellan två stater när

1. den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat,
2. den avtalade lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge,
3. flera lossningshamnar anges i avtalet och en av dessa är den faktiska lossningshamnen samt denna ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge,

4. transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat, eller
5. i transportdokumentet bestäms att konventionen eller lag som grundas på konventionen skall gälla.

Om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge får dock avtalas att avtalet om sjötransport skall vara underkastat lagen i en annan bestämd konventionsstat.

(jfr 252 § i utredningens förslag)

Denna paragraf anger styckegodsreglernas geografiska tillämpningsområde.

Första stycket

Enligt första meningen gäller bestämmelserna om styckegodstransport vid inrikes fart i Sverige samt vid internordisk fart. Gentemot regleringen i 169 § första stycket i 1891 års sjölag, där det anges att lagen i den stat där avgångsorten är skall tillämpas, föreligger således den skillnaden att svensk rätt kommer till användning vid svenska domstolar även när transporten äger rum från ett annat nordiskt land eller mellan nordiska länder. I andra meningen görs undantag från principen om tillämpning av domstolslandets lag vid inrikes transporter i Danmark, Finland och Norge.

Andra stycket

Andra stycket är uppdelat i punkter. I samtliga angivna fall skall svensk lag tillämpas.

Punkt 1 anger som förutsättning att den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat. Detta innebär att all fart från en konventionsstat är underkastad svensk lag även om bestämmelseorten ligger i en icke-konventionsstat.

Punkterna 2 och 3 anger all avtalad fart till Norden som lex forigrundande. Styckegodsreglerna skall således tillämpas antingen när den lossningshamn som avtalats ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller när den faktiska lossningshamnen ligger i en nordisk stat och denna avtalsvis har angetts som en av flera alternativa lossningshamnar.

Punkt 4 gäller fart där transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat.

Punkt 5 anger de fall då transportdokumentet innehåller en paramountklausul, dvs. en bestämmelse som anger att transporten är underkastad konventionen såsom den definierats i 1 § eller en på denna grundad lag i en konventionsstat. Även i dessa fall skall de svenska styckegodsreglerna tillämpas. I förhållande till vad som gäller enligt 169 § andra stycket första meningen och 170 § i 1891 års sjölag föreligger således den skillnaden att som huvudregel annan konventionsstats lag inte tillämpas respektive att paramountklausuler som hänvisar till annat lands konventionslagstiftning inte godtas.

Tredje stycket

Genom tredje stycket får avtalsparterna möjlighet att hänvisa till

annan konventionsstats lag vid cross trade, dvs. fart där fartygen inte anlöper någon nordisk hamn. Detta kan vara lämpligt om exempelvis linjefart bedrivs mellan två icke-nordiska Haag-Visbystater och lagstiftningen där skiljer sig från de nordiska reglerna på vissa punkter. Lagvalet behöver dock inte ha anknytning till lastnings- eller lossningshamnen eller annars till stat som anges i andra stycket. Den enda förutsättningen är att hänvisningen sker till lag i någon konventionsstat.

Bestämmelsen skall ses i sammanhang med reglerna i 60 och 61 §§ om en motsvarande möjlighet att avtala om jurisdiktion och skiljeförfarande.

Certepartifart

3 §

Bestämmelserna i detta kapitel är inte tillämpliga på certepartier för hel- eller delbefraktning av fartyg. Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti, skall emellertid bestämmelserna tilllämpas på konossementet när detta bestämmer förhållandet mellan transportören och innehavaren av konossementet.

Om ett avtal gäller transport med fartyg av gods fördelat på flera resor under en angiven tidsrymd, skall bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på varje resa. Utförs resan enligt ett certeparti gäller dock första stycket.

(jfr 253 § i utredningens förslag)

I denna paragraf regleras styckegodsreglernas tillämplighet i förhållande till bl.a. certepartifart.

Första stycket

Som nämnts vid 1 § skall styckegodsreglerna som huvudregel inte gälla certepartier. Har konossement utfärdats enligt ett certeparti blir dock enligt första stycket i denna paragraf bestämmelserna tillämpliga på konossementet om detta bestämmer rättsförhållandet mellan den som utfärdat konossementet och konossementsinnehavaren. Denna regel, som reflekterar principerna i artiklarna 1 b) och 5 i Haag-Visbyreglerna och som motsvarar bestämmelsen i 169 § andra stycket i 1891 års sjölag, innebär att styckegodsreglerna blir tillämpliga vid skada på godset inte i förhållandet mellan trampredaren och dennes befraktare utan först när konossementet är utfärdat till annan än befraktaren eller har överlåtits på ny innehavare (tredje man). Men reglerna kan även åberopas av en befraktare i den mån de hänför sig till konossementets övriga funktioner, exempelvis att vara bevis om godsets tillstånd vid avlämnandet eller att reglera utlämningsförfarandet.

Andra stycket

Andra stycket innehåller vissa särbestämmelser för kvantumkontrakt, dvs. avtal som gäller befordran med fartyg av gods fördelat på flera resor under en angiven tidsrymd. Motsvarande bestämmelser

finns i artikel 2:4 i Hamburgreglerna. Vid sådana kontrakt skall styckegodsreglerna tillämpas på varje resa. Härav följer motsatsvis att reglerna inte är tillämpliga på själva ramavtalet. Om den enskilda resan är underkastad ett certeparti gäller dock reglerna i första stycket. Bestämmelsernas tillämplighet inträder i och med att en resa konkretiseras genom nomineringen av ett fartyg (se 14 kap. 47 §).

Avtalsbestämmelser

4 §

En bestämmelse i ett transportavtal eller ett transportdokument är ogiltig i den mån den avviker från bestämmelserna i detta kapitel eller från bestämmelserna i 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket. Ogiltigheten påverkar inte giltigheten av avtalet eller dokumentet i övrigt. En bestämmelse som ger transportören rätt till försäkringsersättning för godset eller annan liknande bestämmelse är ogiltig.

Första stycket gäller dock inte 5, 8-11 §§ och 14-23 §§ och utgör inte heller hinder mot att det tas in bestämmelser i transportavtalet om gemensamt haveri. Transportören får även utöka sitt ansvar och sina förpliktelser enligt detta kapitel.

Om transportavtalet är underkastat konventionen eller på denna grundad lag i en konventionsstat, skall transportdokumentet innehålla uppgift om detta samt om att villkor som avviker från konventionens eller lagens bestämmelser till avsändarens, avlastarens eller mottagarens nackdel är ogiltiga.

Är det, med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden eller villkor under vilka transporten skall utföras, skäligt att genom avtal inskränka transportörens ansvarighet eller utvidga hans rättigheter enligt detta kapitel, skall ett sådant avtal gälla.

(jfr 254 § i utredningens förslag)

I denna paragraf anges omfattningen av den tvingande regleringen. Bestämmelserna motsvarar i huvudsak 168 § i 1891 års sjölag samt artikel 3:8 i Haag-Visbyreglerna och artikel 23 i Hamburgreglerna.

Första stycket

I första stycket slås fast att styckegodsreglerna är tvingande. Detta gäller även de särskilda preskriptionsreglerna i 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket vid styckegodstransport. Varje avtalsklausul som strider mot dessa bestämmelser, och inte bara sådana som strider mot ansvarsreglerna, är således ogiltig. För att någon oklarhet om vad som i övrigt gäller när avtalet innehåller en ogiltig klausul inte skall föreligga har angetts att övriga bestämmelser i avtalet förblir giltiga.

Ett avtalsvillkor varigenom förmån på grund av försäkring tillfaller transportören, en s.k. benefit of insurance-klausul, eller liknande överenskommelser skall liksom enligt 1891 års sjölag (168 § första stycket andra meningen) likställas med ansvarsfriskrivning. I sista punkten av stycket har därför uttryckligen angetts att klausuler av

Andra stycket

Andra stycket innehåller en uppräkning av bestämmelser som på grund av sin karaktär undantas från den tvingande regleringen samt en uttrycklig föreskrift om att överenskommelse kan träffas om uppgörandet av gemensamt haveri. Den sistnämnda bestämmelsen motsvarar vad som föreskrivs i 168 § andra stycket i 1891 års sjölag och någon ändring i sak åsyftas inte. I andra meningen slås också fast att transportören kan ta på sig ett längre gående ansvar än vad som följer av styckegodsreglerna. Varken Haag-Visbyreglerna eller Hamburgreglerna hindrar en sådan reglering, något som emellertid kan förekomma i andra konventionssammanhang.

Tredje stycket

När ett transportavtal är underkastat konventionen eller motsvarande bestämmelser i nationell lag är det enligt tredje stycket transportörens skyldighet att upplysa om detta i det använda transportdokumentet samt att även ange att villkor som strider mot den tvingande regleringen är ogiltiga. Någon sanktionsbestämmelse mot att transportören försummar sin upplysningsplikt eller åberopar ogiltiga villkor har inte ansetts vara nödvändig.

Fjärde stycket

Denna bestämmelse öppnar en möjlighet att i likhet med bestämmelsen i 168 § fjärde stycket i 1891 års sjölag låta en transport av ovanligt gods eller en transport under särskilda förhållanden falla utanför den tvingande regleringen. I förhållande till 1891 års sjölag har dock de särskilda dokumentskraven som förhindrar omsättning slopats, eftersom bestämmelsen i praktiken inte berör gods avsett för vidareförsäljning och något mer utbrett missbruk av bestämmelsen inte kan befaras. Och skulle konossement utfärdas får detta normalt anses innebära att transporten inte är av sådan karaktär att den faller utanför det tvingande ansvarssystemet.

Avlämnande och mottagande av godset för transport

Avlämnande av godset

5 §

Avlastaren skall avlämna godset på den plats och inom den tid som transportören har angett. Det skall avlämnas på ett sådant sätt och i ett sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvas, transporteras och lossas.

(jfr 255 § i utredningens förslag)

Såväl Haag-Visbyreglerna som Hamburgreglerna saknar bestämmelser om avlämnande av godset. Denna paragrafs första mening tar sikte på den problematik som behandlas i 89 § första stycket första meningen i 1891 års sjölag. Där sägs att godset skall avlämnas vid

fartygets sida. I äldre tid, då avlastare och mottagare själva passade sitt gods vid fartygets sida, motsvarade en sådan regel den praktiska verkligheten. Den moderna styckegodshanteringen sker emellertid på annat sätt. I dag har linjen ofta en egen terminal i vilken godset tas emot för transport. Vidare finns självständiga landorganisationer som fullgör ombordtagningsfunktionerna. Godset avlämnas vanligtvis till ett terminalföretag som förvarar detta till dess att det kan föras ombord.

Men även om detta är regel vid linjetrafik som anlöper större hamnar förekommer dock fortfarande styckegodstransporter, särskilt i den mindre farten, där godset inte avlämnas vid en terminal. Svårigheten att finna ett uttryck som anger platsen för godsets avlämnande och som samtidigt täcker alla skiftande förhållanden kvarstår därför. På grund av detta har regeln utformats så att, om avtalsparterna inte kommit överens om annat, godset skall avlämnas på den plats som transportören har angett. Detta innebär att det alltid är transportörens skyldighet att närmare ange platsen för avlämnandet.

Godset skall också avlämnas inom den tid som transportören har angett. Godset bör nämligen finnas tillgängligt för transportören på sådan tid att han kan rangera trailers, placera farligt gods på avsedd plats osv.

Andra meningen motsvarar 90 § andra stycket i 1891 års sjölag och någon ändring i sak åsyftas inte.

Med sättet för avlämnandet förstås dels den ordning i vilken godset avlämnas, dels det sätt på vilket godset har anpassats till ombordtagandet. När godset avlämnas vid terminal har ordningen och sättet normalt ingen betydelse. Vid vissa typer av styckegodstransporter kan dock transportören ha anledning att vilja ha godset avlämnat på särskilt sätt.

När det gäller godsets skick får beträffande emballage praxis vid olika fart och godsslag största betydelse såvida parterna inte överenskommit om annat. Godset skall avlämnas så att det kan tas ombord bekvämt och säkert. Med ordet bekvämt avses inte annat än vad som i 1891 års sjölag uttrycks med ordet bekvämligen. Godset skall således vara ändamålsenligt ordnat för hantering och transport. Om exempelvis trävaror transporteras i ett system som är uppbyggt för enhetslastat gods, skall avsändaren se till att varorna avlämnas i bandade buntar, vilkas yttermått passar in i systemet.

Det är vidare avsändaren som skall svara för att godset kan hanteras och transporteras på ett säkert sätt, dvs. godset skall vara förpackat så att det vid normal hantering och transport inte kommer till skada. Kravet på emballage varierar dock i skilda trader och för olika typer av varor. Fabriksnya bilar, exempelvis, transporteras vanligen helt oemballerade.

Ett speciellt problem föreligger när avsändaren själv packar en container eller liknande transportanordning och därefter avlämnar transportanordningen till transportören. I dessa fall räcker det inte med att de enskilda godsenheterna är tillfredsställande packade. Även den inre stuvningen måste vara sådan att godset inte skadas, t.ex.

genom att komma i rörelse inne i transportanordningen. Som framgår av 6 § har transportören i och för sig skyldighet att i skälig omfattning undersöka hur godset har förpackats. När godset vid avlämnandet är stuvat i container eller liknande behöver han dock besiktiga denna invändigt endast när det finns särskild anledning att misstänka att godset är bristfälligt förpackat, stuvat eller säkrat (se vidare vid denna paragraf nedan).

Undersökning av packningen

6 §

Transportören skall i skälig omfattning undersöka om godset är förpackat på ett sådant sätt att det inte skadas eller kan orsaka skada på person eller egendom. Om godset avlämnas i container eller liknande transportanordning, är transportören dock inte skyldig att undersöka den invändigt utom när det finns anledning att misstänka att transportanordningen är bristfälligt packad.

Transportören skall underrätta avsändaren om de brister som han har upptäckt. Han är inte skyldig att transportera godset, om han inte genom skäliga åtgärder kan göra det lämpat för transport.

(jfr 256 § i utredningens förslag)

Paragrafen saknar motsvarighet i såväl Haag-Visbyreglerna som Hamburgreglerna och är även ny i förhållande till 1891 års sjölag.

Första stycket

Första stycket anger transportörens allmänna skyldighet att undersöka om godset har förpackats på ett tillfredsställande sätt. Vad som skall anses vara skälig omfattning måste avgöras från fall till fall. Klart är att det yttre emballaget skall avsynas och kontrolleras. Detta gäller såväl enskilda godsenheter som transportanordningar för enhetslastning, t.ex. containrar och trailers. Har transportören på grund av tidigare erfarenheter eller annars anledning att misstänka brister även om några sådana inte framgår av en ytlig besiktning, måste en noggrannare undersökning göras. Kontrollen av förpackningen skall inriktas inte endast på om godset kan komma till skada eller ej utan även på risken att godset på grund av föreliggande brister kan förorsaka skada på människor, annat gods eller egendom.

Regeln i andra meningen har införts till ledning vid bedömningen av de problem som belysts bl.a. genom rättsfallet Tor Mercia NJA 1977 s. 49, där transportören ålades en mycket sträng undersökningsskyldighet vad gällde den inre stuvningen av en trailer. Det har därvid inte ansetts lämpligt att ålägga transportören ett ansvar som innebär skyldighet att öppna varje transportanordning av enhetskaraktär för att kontrollera att stuvningen skett på vederbörligt sätt. Genom bestämmelsen har därför undersökningsskyldigheten inskränkts till de fall då särskild anledning förekommer att misstänka brister av något slag. Sådan misstanke kan uppkomma exempelvis då enheten företer yttre skador men också på grund av kännedom om brister vid tidigare transporter. Har avsändaren avlämnat en färdig-

lastad transportenhet, behöver transportören således normalt inte öppna denna för invändig kontroll utan endast vidta en skälig yttre kontroll. Om transportören har anledning att misstänka bristfälligheter i fråga om förpackning, stuvning eller säkring, måste han dock besiktiga transportanordningen även invändigt.

Andra stycket

Andra stycket reglerar transportörens skyldigheter när brister har upptäckts. Avsändaren skall underrättas om bristerna och i första hand ges tillfälle att undanröja dem. Kan detta inte ske, och är bristerna inte av det slaget att transportören skäligen kan åtgärda dem, föreligger inte någon skyldighet att transportera godset. Underrättelsen kan även lämnas till avlastaren såsom ombud för avsändaren.

Farligt gods

7 §

Utöver vad som följer av särskilda föreskrifter gäller att farligt gods skall vara märkt som farligt på lämpligt sätt. Avsändaren skall i god tid underrätta transportören och den undertransportör till vilken godset avlämnas om godsets farliga beskaffenhet och ange de säkerhetsåtgärder som kan vara nödvändiga.

Om avsändaren i annat fall känner till att godset är av sådan beskaffenhet att transporten kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person, fartyg eller last, skall han även upplysa om detta.

(jfr 257 § i utredningens förslag)

Paragrafen motsvarar 92 § i 1891 års sjölag samt artikel 13:1 och 13:2 i Hamburgreglerna. Den anger avsändarens skyldigheter vid transport av farligt gods.

Första stycket

Första stycket innehåller föreskrifter om märkning och avsändarens upplysningsplikt. Däremot finns inga föreskrifter om hur farligt gods skall förpackas och hanteras. Sådana föreskrifter förekommer dock i den offentligrättsliga lagstiftningen. Om avsändaren försummar sina skyldigheter enligt paragrafen, blir han ansvarig enligt 41 § för den skada som uppkommer.

Bestämmelser om farligt gods finns bl.a. i lagen (1982:821) om transport av farligt gods med tillhörande förordning (1982:923). Beträffande sjötransporter har Sjöfartsverket meddelat särskilda föreskrifter. Angivna bestämmelser bygger på internationella överenskommelser, bl.a. 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, kallad SOLAS 1974, och den av IMO (International Maritime Organization) utarbetade IMDG-koden (International Maritime Dangerous Goods Code).

Denna bestämmelse innehåller inte någon definition av begreppet farligt gods. Begreppet skall endast ses som en samlingsbenämning

på olika ämnen och anordningar som på ett eller annat sätt kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom. För en närmare bestämning får ledning sökas i första hand bland de offentligrättsliga reglerna. Lagen om transport av farligt gods innehåller exempelvis en uppräkning av olika typer av varor som skall anses farliga och den tillhörande förordningen en indelning i klasser. Sjöfartsverket har vidare föreskrivit att SOLAS 1974 kapitel VII och IMDG-koden skall äga tillämpning. Inte heller dessa regelverk definierar farligt gods. Även här beskrivs olika slag av gods såsom farligt genom uppräkning och indelning i klasser. Men även om godset inte omfattas av nämnda säkerhetsföreskrifter bör observeras att detta inte utesluter att det ändå kan anses som farligt enligt denna paragraf (jfr prop. 1974:33 s. 82-83).

Enligt 92 § i 1891 års sjölag är det avlastaren som skall iaktta upplysningsskyldigheten medan befraktaren hålls ansvarig för skada som orsakas av att farligt styckegods har lastats utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet. Denna bestämmelse lägger upplysningsskyldigheten på avsändaren. På så sätt blir den upplysningsskyldige och den ansvarige samma person.

En absolut skyldighet föreligger att märka farligt gods. Om särskilda märkningsföreskrifter (symboler m.m.) gäller för godset skall dessa givetvis iakttas. Eftersom sättet att märka godset i andra fall kan variera beroende på vilken typ av gods det är fråga om har i övrigt inte närmare angetts hur märkningen skall ske, endast att denna skall göras på lämpligt sätt.

Vad som skall anses vara underrättelse i god tid får bedömas med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet. Bl.a. måste hänsyn tas till hur godsets beskaffenhet och de nödvändiga säkerhetsåtgärderna kan påverka lastplanen. Många gånger kan det räcka att transportören och undertransportören får besked om godsets beskaffenhet och eventuella säkerhetsåtgärder vid avlämnandet. I andra fall fordras att underrättelse lämnas vid en betydligt tidigare tidpunkt för att nödvändiga åtgärder skall hinna vidtas. Att underrättelse lämnas vid bokningen kan vara tillräckligt om godset sedan avlämnas till transportören. Om avlämnandet sker till annan än den hos vilken bokning har gjorts, måste dock underrättelse lämnas med samma tidsmarginal även till den senare.

Andra stycket

Andra stycket innehåller en föreskrift om upplysningsskyldighet även i andra fall då godset är av sådan art att transporten kan medföra risker eller väsentliga olägenheter. Bestämmelsen, som motsvarar 92 § andra stycket i 1891 års sjölag, avser situationer då godset inte är farligt i sig självt. Som exempel kan nämnas krigskontraband eller gods av annan känslig natur, som kan föranleda betydande olägenheter för transportören (embargon e.d.). Det kan också röra sig om produkter där farligheten aktiveras först i förening med vissa andra omständigheter, exempelvis lastning invid ett visst annat ämne, förhöjd temperatur som medför explosionsbenägenhet och liknande.

Särskilda ansvarsbestämmelser för farligt gods finns i 41 §. Här kan också erinras om skyldigheten enligt 10 § att i vissa fall betala frakt trots att godset inte finns i behåll vid transportens slut.

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

Gods som fordrar särskild vård

8 §

Om godset fordrar särskild vård skall avsändaren i god tid upplysa om detta och ange de åtgärder som kan vara nödvändiga. Godset skall vid behov märkas på lämpligt sätt.

(jfr 258 § i utredningens förslag)

Paragrafen motsvarar 93 § första stycket i 1891 års sjölag.

Föreskriften om skyldighet att lämna upplysning om när gods fordrar särskild vård grundas på tanken att avsändaren är den som bäst känner till godset och det särskilda krav på vården av detta som kan föreligga. Vad som skall avses med särskild vård får avgöras från fall till fall men det är givet att man av en yrkesmässig transportör kan kräva en ganska omfattande varukännedom. Ibland kan transportören till och med ha en större kunskap än avsändaren om hur godset skall transporteras.

Underrättelse om att gods fordrar särskild vård skall, på samma sätt som vid farligt gods, lämnas till transportören och den undertransportör till vilken avsändaren avlämnar godset. Även i fråga om innebörden av uttrycket i god tid kan hänvisas till vad som sagts under 7 §. Underrättelsen måste således lämnas så lång tid i förväg att praktiska möjligheter föreligger att förbereda mottagandet.

Enligt sista meningen skall godset vid behov märkas. Regeln har tillkommit för att så långt möjligt eliminera risken för sammanblandning av gods med olika vårdbehov. I vissa fall är märkning dock inte nödvändig, exempelvis när en kylredare tar emot kyl- och fryslaster av normalt slag.

Kvitto på mottagandet av godset

9 §

Avlastaren har rätt att få kvitto på mottagandet av godset allteftersom det avlämnas.

Bestämmelser om utfärdande av konossement och andra transportdokument finns i 42 - 59 §§.

(jfr 259 § i utredningens förslag)

Paragrafen reglerar avlastarens rätt att få kvitto på transportörens mottagande av godset.

Första stycket

I 1891 års sjölag finns bestämmelser om utfärdande av bevis på godsets mottagande i 94 §. Därmed avses i första hand s.k. styrmanskvitton eller liknande mottagningshandlingar som utfärdas av befälhavaren eller styrmannen. I modern linjefart är det dock vanligt att en självständig terminaloperatör har bemyndigats att utfärda kvitton på mottagen last, s.k. terminalkvitton. Avfattningen av texten i första stycket har anpassats till detta. Att transportören kan bemyndiga annan att i sitt ställe underteckna ett kvitto på mottaget gods följer av vanliga fullmaktsregler. Bestämmelsen gäller mot såväl transportören som en undertransportör.

Kvitto behöver endast utfärdas om den som avlämnar godset begär det. Bestämmelsen får ses som en ordningsföreskrift när annat inte har avtalats. Ett kvitto har således, till skillnad från exempelvis konossementet, endast funktionen av bevis om att visst gods blivit mottaget.

Andra stycket

Vid godsets avlämnande kan även konossement och andra transportdokument utfärdas. Andra stycket hänvisar till de lagrum som då blir tillämpliga.

Frakt

10 §

Om inte annat är avtalat, skall den frakt betalas som är gängse när godset avlämnas för transport. Frakten skall betalas när godset tas emot.

För gods som inte finns i behåll vid transportens slut, skall frakt betalas endast om godset har gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse på avsändarens sida eller om transportören har sålt godset för ägarens räkning eller lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 41 §.

Erlagd frakt skall betalas tillbaka om transportören enligt andra stycket inte har rätt till frakt.

(jfr 260 § i utredningens förslag)

Paragrafen motsvarar bestämmelserna i 124 och 125 §§ i 1891 års sjölag. Motsvarande bestämmelser för befraktning finns i 14 kap. 6 och 24 §§.

Första stycket

Med bestämmelsen i första stycket första meningen åsyftas inte någon principiell ändring i förhållande till 1891 års sjölag. Tidpunkten för fraktens fastställande har dock justerats något med hänsyn till att godset vanligtvis avlämnas i terminal. Bestämmelsen har liten praktisk betydelse på linjefartens område där frakten normalt följer prislistor och tariffer som transportören offentliggjort i förväg. Den kan dock vara av värde som en in dubio-regel med tanke på den mindre sjöfarten.

I andra meningen föreskrivs att frakten förfaller till betalning redan vid mottagandet av godset. Detta är en anpassning till praxis där i princip all styckegodsfrakt betalas i förskott.

I lagtexten berörs inte frågan om s.k. överlossat gods, eftersom sådant gods mycket sällan förekommer vid styckegodstransporter. Skulle en situation med överlossat gods ändå uppstå bör problemet kunna lösas genom en analog tillämpning av bestämmelsen i 14 kap. 6 § andra stycket. Grundläggande för funktionen som transportör är att denne skall lämna ut på bestämmelseorten allt vad han faktiskt mottagit på avskeppningsorten - varken mer, mindre eller annat.

Andra stycket

Reglerna i andra stycket bygger liksom motsvarande bestämmelser i 125 § 1891 års sjölag på huvudprincipen att frakt skall betalas endast för gods som finns i behåll vid transportens slut. Från denna regel har gjorts vissa undantag. Dessa överensstämmer principiellt med motsvarande undantagsregler i 14 kap. 24 § första stycket.

Tredje stycket

Tredje stycket innehåller en uttrycklig bestämmelse om återbäring av frakt. Har frakten erlagts skall den betalas tillbaka om frakt enligt andra stycket inte skall utgå.

Frånträdande och avtalsbrott

11 §

Frånträder avsändaren transportavtalet innan transporten börjat, har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Om godset inte avlämnas i rätt tid får transportören häva transportavtalet om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott. Om transportören vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att avsändaren har gjort en förfrågan därom, dock senast när godset tas emot för transport. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad. Hävs avtalet har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Om avsändaren eller mottagaren begär att transporten skall avbrytas och godset lämnas ut på annan plats än bestämmelseorten, har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada. Transporten får dock inte avbrytas om avbrottet skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för transportören eller någon annan avsändare.

Bestämmelserna i 14 kap. 32 § andra - fjärde styckena skall ha motsvarande tillämpning.

(jfr 261 § i utredningens förslag)

Paragrafen motsvarar i huvudsak 131-134 §§ i 1891 års sjölag i de delar dessa paragrafer reglerar förhållandet när transportavtalet inte kan fullgöras på grund av omständigheter på avsändarens sida.

Första stycket

Genom huvudregeln i första stycket behåller avsändaren möjligheten

att frånträda transportavtalet innan transporten börjat mot att han utger full skadeersättning till transportören.

Andra stycket

I andra stycket regleras transportörens rätt att häva transportavtalet och kräva ersättning för fraktförlust och annan skada. Som förutsättning gäller att godset inte avlämnas till transportören på avtalad tid. Härutöver krävs att dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott. Vid bedömningen av detta får hänsyn tas bl.a. till avtalets övriga karaktär och till betydelsen av att transporten försenas. Bestämmelsen förutsätter inte att avsändaren skall ha insett eller bort inse att avtalsbrottet var väsentligt för att transportören skall ha rätt att häva avtalet.

I det fall avsändaren gör en förfrågan om transportörens avsikt att häva avtalet går hävningsrätten förlorad om meddelande inte lämnas inom skälig tid, dock senast när godset tas emot för transport. Vad som är skälig tid i detta sammanhang måste bedömas efter omständigheterna.

Tredje stycket

Enligt tredje stycket kan avsändaren eller en mottagare som trätt i hans ställe också begära att godset lossas och lämnas ut i en mellanhamn som ingår i resan. Avvikelse från linjen kommer således inte i fråga. En självständig förutsättning är att godset kan lossas utan skada eller olägenhet för transportören eller för andra transportkunder. Varje skada eller olägenhet avskär dock inte möjligheten till ett avbrytande utan skadan eller olägenheten måste antas bli väsentlig.

Fjärde stycket

Fjärde stycket anger att 14 kap. 32 § andra-fjärde styckena skall ha motsvarande tillämpning. Dessa regler behandlar bl.a. skyldigheten att söka begränsa en skada om gods inte avlämnas samt frågan om befrielse från ersättningsskyldighet vid förekomsten av vissa extraordinära omständigheter. Vad gäller skyldigheten att begränsa en skada genom att ta med annat gods skall här endast påpekas att kapacitetsförhållandena vid linjefart vanligtvis är sådana att transportören kan ta med annat gods oberoende av om någon avsändare frånträder avtalet eller inte. I så fall blir det inte fråga om att göra avdrag för bortfall av annan frakt vid skadeberäkningen.

Transporten

Transportörens plikt att ta till vara lastägarens intressen

12 §

Transportören skall utföra transporten med tillbörlig omsorg och skyndsamhet, vårda godset och även i övrigt ta till vara lastägarens intressen från mottagandet till utlämnandet av godset.

Transportören skall se till att det fartyg som används för transporten

är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat och att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka godset lastas, är i gott skick för att godset skall kunna tas emot, transporteras och bevaras.

Om gods har gått förlorat, skadats eller försenats, skall transportören snarast lämna underrättelse om detta till den som avsändaren har angett. Kan sådan underrättelse inte lämnas, skall lastägaren eller, om denne inte är känd, avsändaren underrättas. Detsamma gäller om transporten inte kan fullföljas på avsett sätt.

(jfr 262 § i utredningens förslag)

Första stycket

Första stycket i paragrafen motsvarar 98 § och 101 § första stycket i 1891 års sjölag och någon ändring i sak åsyftas inte.

Till en början anges att transportören skall utföra transporten med tillbörlig omsorg. Vårdplikten och skyldigheten att ta till vara lastägarens intressen varar från det att transportören mottar godset till dess att han lämnar ut det. Det har dock inte ansetts nödvändigt att - såsom i 1891 års sjölag - precisera hans skyldigheter. Om ett utlämnande av godset inte kan ske, har transportören möjlighet att ensidigt befria sig från vårdplikten genom att lägga upp godset i förvar enligt 21 §.

Omsorgsplikten innebär också en plikt att företräda lastägaren mot tredje man och vidta nödvändiga åtgärder med avseende på godset. Detta regleras närmare i 16 §.

Med tillbörlig skyndsamhet avses i första hand en generell skyldighet att inte överskrida en rimlig tid för transportavtalets fullgörande.

Vid transport av styckegods har transportören en betydande frihet att välja hur godset skall transporteras till bestämmelseorten. Han har således också rätt att inom ramen för bestämmelsen välja den transportrutt som är mest ändamålsenlig. I detta avseende skiljer sig nordisk praxis från exempelvis engelsk rätt som förhåller sig restriktiv till en sådan valrätt.

Enligt 98 § andra stycket i 1891 års sjölag får deviation, dvs. avvikelse från avtalad eller sedvanlig resväg, företas för att rädda människoliv eller bärga fartyg eller gods eller av annan skälig anledning. En motsvarande bestämmelse har inte tagits in i denna paragraf men någon ändring i gällande rätt åsyftas inte. Rätten att deviera framgår istället på ett indirekt sätt genom ansvarsreglerna i 25 §.

Andra stycket

Andra stycket, som svarar mot 76 § i 1891 års sjölag, anger att transportören har skyldighet att hålla fartyget sjövärdigt. Såsom närmare behandlats i den allmänna motiveringen under avsnitt 3.4.1 innebär regelns utformning att sjövärdighetsbegreppet är relativt och att bestämningen av detta måste göras utifrån det sammanhang eller den avtalstyp det är fråga om. Den ändrade begreppsbestämningen innebär dock ingen materiell förändring med avseende på transportörens plikter. Uttrycket "i vilka godset lastas" avses ge uttryck åt att

vid styckegodstransport kravet på lastutrymmenas goda skick i första hand gäller de rum som faktiskt tas i anspråk.

Tredje stycket

Tredje stycket motsvarar 101 § andra stycket i 1891 års sjölag och reglerar transportörens underrättelseplikt. Denna plikt infördes i samband med att sjöförklaring rörande lastskada gjordes fakultativ. I förhållande till 1891 års lag skall underrättelse lämnas även när godset försenas. Berörda personer kan ha ett väl så starkt intresse av att få vetskap om en försening som en skada på godset. Underrättelsen skall i första hand lämnas till den som avsändaren har angett. På så sätt tillgodoser man bruket att i transportavtalen ange en s.k. notify address. Om en sådan adress inte angetts, blir det naturligt att i stället underrätta lastägaren eller avsändaren i nu nämnd ordning.

Lagrådet har förordat att sjövärdighetsreglerna i andra stycket av paragrafen och i motsvarande bestämmelser för befraktning och passagerarbefordran (14 kap. 7 och 52 §§ samt 15 kap. 4 §) formuleras i närmare överensstämmelse med sjövärdighetsregeln i 6 kap. 1 §, som gäller befälhavarens skyldigheter.

Jag anser givetvis att likartade bestämmelser i sjölagen i möjligaste mån bör ges samma utformning för att tveksamhet om bestämmelsernas innehåll inte skall uppstå. Regeln i förevarande paragraf bygger emellertid på artikel 3:1 i Haag-Visbyreglerna och avsikten är inte på något sätt att ändra dess innehåll i förhållande till nu gällande rätt, även om bestämmelsen fått en något annan ordalydelse av rent terminologiska skäl. Sjövärdighetsregeln i 6 kap. 1 § har däremot en annan bakgrund.

Enligt min mening är det med hänsyn till den terminologiska nyordningen på ifrågavarande område särskilt viktigt att sjövärdighetsbestämmelserna för gods- och passagerarbefordran blir likalydande i de nordiska länderna. Lydelsen av bestämmelserna som finns i det remitterade förslaget överensstämmer således med den lydelse som motsvarande bestämmelser kommer att få i de andra nordiska sjölagarna. Jag har därför inte följt Lagrådets förslag i dessa avseenden.

Däckslast

13 §

Gods får transporteras på däck endast om detta är tillåtet enligt transportavtalet, följer av handelsbruk eller sedvänja i den fart det gäller eller krävs enligt lag eller annan författning.

Om godset enligt avtalet skall eller får transporteras på däck, skall detta anges i transportdokumentet. Har så inte skett skall transportören visa att transport på däck har avtalats. Transportören får inte åberopa ett sådant avtal mot tredje man som har förvärvat konossement i god tro.

Särskilda bestämmelser om ansvar för däckslast finns i 34 §.

Paragrafen reglerar transportörens möjligheter att transportera gods på däck. Reglerna överensstämmer i huvudsak med vad som redan gäller i nordisk rätt men har utformats med artikel 9:1 och 2 i Hamburgreglerna som förebild. Haag-Visbyreglerna omfattar inte däckslastning överhuvud taget (artikel 1:c).

Första stycket

Första stycket motsvarar 72 § första stycket och 91 § i 1891 års sjölag. I förtydligande syfte har dock tillagts att däckslastning godtas i den mån däckslastning krävs enligt lag eller annan författning. Det kan exempelvis röra sig om särskilda föreskrifter för visst slag av farligt gods.

Andra stycket

Däckslastning kan innebära större risk för att godset är skadat vid framkomsten än om godset lastats i lastrum. I andra stycket anges därför i överensstämmelse med Hamburgreglerna att avtalad möjlighet till däckslastning skall anges i det använda transportdokumentet. Detta gäller således oavsett om godset sedan lastas på däck eller inte. Vid transport av exempelvis containrar kan det nämligen med de snabba transportrutiner som finns ibland vara svårt att fastställa vilka containrar som lastats på resp. under däck.

Om transportören underlåtit att göra anteckning i transportdokumentet eller om han tillämpar dokumentlösa transportrutiner och underlåtit att koda in motsvarande upplysning i databasen, måste han på annat sätt visa att däckslastning blivit avtalad. Mot en tredje man som har förvärvat ett konossement i vilket anteckning som nyss sagts inte gjorts och som är i god tro får dock ett sådant avtal inte åberopas. Detta beror på konossementets egenskap av exklusivt bevis, något som kommit till uttryck i såväl Haag-Visbyreglerna som Hamburgreglerna. Motsvarande gäller enligt 161 § första stycket i 1891 års sjölag.

Tredje stycket

På grund av risken för skada på gods som transporteras på däck krävs särskilda regler för transportörens ansvar. Sådana regler, vilka ansluter sig till Hamburgreglernas bestämmelser, ges i 34 §.

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

Transportörens avtalsbrott

14 §

Avsändaren får häva transportavtalet på grund av dröjsmål eller annat avtalsbrott på transportörens sida om avtalsbrottet är väsentligt. Sedan godset har avlämnats får avsändaren inte häva avtalet om utlämnande av godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för någon annan avsändare.

Om avsändaren vill häva avtalet, skall han meddela detta inom

skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

(jfr 264 § i utredningens förslag)

Denna paragraf, som gäller avsändarens rätt att häva transportavtalet vid transportörens dröjsmål eller annat avtalsbrott på hans sida, motsvarar 126 och 127 §§ i 1891 års sjölag. Reglerna har dock förenklats och anpassats till den moderna linjefarten liksom till allmänna kontraktsrättsliga regler.

Första stycket

Första stycket anger att avsändaren kan häva transportavtalet vid väsentligt avtalsbrott. Det kan förutom dröjsmål röra sig om andra former av oriktig uppfyllelse, t.ex. avtalsstridig lastning på däck. Till skillnad från vad som gäller enligt 126 § i 1891 års sjölag uppställs inte något krav på insikt hos transportören om avtalsbrottets väsentlighet.

Den närmare räckvidden av hävningsrätten får bestämmas med utgångspunkt i förhållandena i modern styckegodstransport varvid det kan finnas anledning att ta i beaktande att situationen vid konventionell linjefart kan skilja sig en hel del från systemtransporter baserade på enhetslastning av godset. Rent allmänt torde det dock finnas skäl att fästa större avseende vid tidsfaktorn än tidigare men kraven på regelbundenhet och snabbhet kan knappast sättas lika för alla former av styckegodstransport.

En självständig förutsättning för hävning sedan godset avlämnats till transportören är att det kan återlämnas utan skada och olägenhet för andra transportkunder. Varje skada eller olägenhet avskär dock inte avsändaren från att häva. Skadan eller olägenheten måste antas bli väsentlig. Inskränkningen i hävningsrätten kan också sakna betydelse i de fall samtliga avsändare uppträder gemensamt gentemot transportören, exempelvis vid haveri eller annat uppehåll under resan.

Andra stycket

Av andra stycket framgår att avsändaren måste meddela transportören sin avsikt att häva inom skälig tid för att hävningsrätten inte skall gå förlorad. Vad som är skälig tid i detta sammanhang måste bedömas genom en sammanvägning av olika omständigheter. Härvid är avsändarens behov av tid för att kunna överväga alternativa transportmöjligheter att beakta. Han kan även tänkas vilja förfoga över godset på något annat sätt, t.ex. sälja det på den ort där godset finns. Men även transportörens intresse av att få hävningsmeddelandet så snart som möjligt är av betydelse. Rent praktiskt kan hävningsrätten också gå förlorad genom att transportören - om han inte får besked - tar godset ombord och låter fartyget anträda eller fortsätta resan.

Om transportavtalet hävs kan avsändaren efter omständigheterna även ha rätt till skadeersättning, antingen enligt ansvarsreglerna i detta kapitel eller enligt allmänna avtalsrättsliga principer.

15 §

Går det fartyg som transporterar eller som skall transportera godset förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, bortfaller på grund därav inte transportörens skyldighet att fullfölja transporten.

Om det uppkommer ett hinder som medför att fartyget inte kan anlöpa lossningshamnen och lossa godset eller om detta inte kan ske utan oskäligt uppehåll, får transportören i stället välja en annan lämplig lossningshamn.

I fråga om frånträdande av transportavtalet på grund av krigsfara tillämpas bestämmelserna i 14 kap. 38 och 40 §§.

Har en del av transporten utförts när avtalet hävs eller faller bort eller när godset av någon annan anledning lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har transportören rätt till avståndsfrakt enligt bestämmelserna i 14 kap. 21 §.

(jfr 265 § i utredningens förslag)

Paragrafen reglerar förhållandena när transportavtalet inte kan fullföljas på grund av omständigheter på transportörens sida eller på grund av vissa yttre omständigheter. Bestämmelserna utgör inte någon uttömmande reglering utan fastlägger endast praktiskt viktiga huvudprinciper.

Första stycket

Första stycket tar sikte på den situationen att det fartyg som transporterar eller som skall transportera godset gått förlorat eller kondemnerats, dvs. förklarats efter skada inte kunna sättas i stånd. Enligt 128 § i 1891 sjölag, som dock i sin tillämplighet inskränker sig till fraktavtal avseende ett bestämt fartyg, medför sådana omständigheter att transportörens skyldighet att fullfölja transportavtalet faller bort. En sådan regel passar emellertid inte så bra på styckegodstransporternas område där transporterna i dag har en klart godscentrerad generisk karaktär. Transportören har en betydande frihet att välja hur godset skall transporteras. Utöver egna linjer finns ofta andra transportörer som han kan utnyttja. Många transportörer baserar t.ex. sin verksamhet på ramavtal med andra transportörer. I första stycket i paragrafen anges därför - till skillnad mot vad som gäller på rese- och tidsbefraktningsområdet - att transportavtalet inte faller bort av den anledningen att det transporterande fartyget går förlorat eller kondemneras. Detta innebär att transportören som regel har både rätt och skyldighet att organisera vidaretransporten av godset, något som är väl förenligt med innehållet i de i praxis så vanliga transhipmentklausulerna.

Det förhållandet att fartyget går förlorat eller kondemneras medför således inte att transportförpliktelsen faller bort enligt denna bestämmelse. Detta utesluter naturligtvis inte att det i samma situation finns andra grunder för förpliktelsens bortfall, exempelvis sådan krigsfara som avses i tredje stycket, eller att det kan inträffa eller föreligga omständigheter som medför att skyldigheten att fullgöra

Andra stycket

Andra stycket behandlar den situationen att det uppkommer hinder av olika slag som medför att det transporterande fartyget inte kan anlöpa lossningshamnen och lossa godset där. I enlighet med avtalspraxis på området anges att varje yttre omständighet som hindrar fartyget att angöra lossningshamnen och lossa godset utan oskäligt uppehåll - det kan röra sig om ishinder, strejk etc. - ger transportören rätt att välja en annan lämplig lossningshamn. Vad som är oskäligt uppehåll får därvid bedömas med beaktande av tidsfaktorns stora betydelse vid linjefart och andra avsändares intresse av att deras gods inte försenas. Det kan därför knappast krävas att transportören skall behöva finna sig i en särskild lång väntetid.

Om förutsättningarna enligt bestämmelsen är uppfyllda, innebär det att transportören inte gör sig skyldig till avtalsbrott genom att lossa godset i en annan hamn än den avtalade. Enligt fjärde stycket i paragrafen kan han dock bara kräva avståndsfrakt för transporten fram till substituthamnen. Om godset lossas på en plats som ligger förhållandevis långt från den avtalade lossningshamnen kan detta nämligen innebära betydande merkostnader för lastägaren som normalt själv har att ordna med vidaretransporten. Huruvida förfarandet i övrigt kan få några konsekvenser för transportören regleras däremot inte i denna bestämmelse utan får bedömas enligt andra regler med utgångspunkt från transportavtalets innehåll. Exempelvis kan transportören drabbas av ansvar för dröjsmål enligt de regler som gäller för vidaretransporten om han påtagit sig att omlasta och vidarebefordra godset och detta inte görs inom en avtalad eller skälig tid.

Tredje stycket

Vid hinder på grund av krigsfara behåller enligt tredje stycket transportören och avsändaren sin särskilda hävningsrätt. Reglerna i 14 kap. 38 och 40 §§ skall därvid tillämpas.

Fjärde stycket

Bestämmelserna om avståndsfrakt i fjärde stycket fördelar risken för frakten på transportören och avsändaren när godset inte lämnas ut på bestämmelseorten och motsvarar spridda regler om avståndsfrakt i 129 §, 133 § andra stycket och 135 § tredje stycket i 1891 års sjölag. Reglerna har - på samma sätt som vid resebefraktning (se 14 kap. 21 §) - samlats under en enda paragraf och har språkligt anpassats till olika situationer. Vid beräkning av avståndsfrakten och tvist i anledning av detta har bestämmelserna i 14 kap. 21 § andra och tredje styckena och 24 § samma kapitel motsvarande tillämpning.

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

Transportörens behörighet att handla på lastägarens vägnar 229

16 §

Blir det nödvändigt att vidta särskilda åtgärder för att bevara eller

transportera godset eller i övrigt ta till vara lastägarens intressen, skall transportören inhämta anvisning från lastägaren.

Om tiden eller omständigheterna i övrigt inte medger att anvisning inhämtas eller kommer anvisning inte fram i tid, får transportören på lastägarens vägnar vidta nödvändiga åtgärder och företräda denne i frågor som rör godset. Även om åtgärden inte var nödvändig är lastägaren bunden om tredje man var i god tro.

Underrättelse om de åtgärder som har vidtagits skall lämnas enligt bestämmelserna i 12 § tredje stycket.

(jfr 266 § i utredningens förslag)

Transportörens allmänna förpliktelser mot lastägaren framgår av 12 §. I 16 § ges närmare bestämmelser om transportörens behörighet och befogenhet att företräda lastägaren i särskilda situationer.

Första och andra styckena

Första och andra styckena motsvarar vad som sägs i 102 och 103 §§ i 1891 års sjölag och någon ändring i sak åsyftas inte. Förutom språkliga ändringar har lagtexten kortats. De åtgärder som avses kan vara såväl faktiska som rättsliga.

Tredje stycket

I tredje stycket anges att underrättelse om vidtagna åtgärder skall ske i enlighet med reglerna i 12 § tredje stycket. Detta innebär en ändring i förhållande till 103 § andra stycket i 1891 års sjölag i syfte att uppmuntra bruket att i transportavtalen ange en s.k. notify address.

Lastägarens ansvar för transportörens åtgärder

17 §

Lastägaren svarar för de åtgärder som transportören har vidtagit och de utgifter denne har haft för godsets behov. Om transportören har handlat utan anvisning svarar lastägaren dock inte med högre belopp än värdet vid transportens början av det gods som åtgärderna eller utgifterna avsåg.

(jfr 267 § i utredningens förslag)

Paragrafen motsvarar 104 § i 1891 års sjölag och reglerar lastägarens ansvar för transportörens åtgärder och utgifter för godsets behov.

Reglerna i 1891 års sjölag om transportörens speciella ställningsfullmakt för lastägaren medför att lastägaren - huvudmannen - endast häftar med godset. Detta "sakansvar" anses vara en kvarleva från det s.k. exekutionssystemet, som i fråga om redaransvarets begränsning avskaffades redan år 1928. I 17 § föreskrivs att lastägaren, såsom normalt gäller vid ställningsfullmakt, som huvudregel har ett personligt och obegränsat ansvar gentemot såväl tredje man som transportören. Undantag görs bara för det fall att transportören handlar utan anvisningar från lastägaren. Det personliga ansvaret

består även i ett sådant fall men då åtgärderna med godset vidtas helt utanför lastägarens kontroll begränsas detta ansvar till godsets värde.

Utlämnande av godset

Transportörens utlämnande av godset

18 §

Mottagaren skall på bestämmelseorten ta emot godset på den plats och inom den tid som transportören har angett. Godset skall lämnas ut på ett sådant sätt att det kan tas emot bekvämt och säkert.

Den som är behörig att ta emot godset har rätt att besiktiga det före mottagandet.

(jfr 268 § i utredningens förslag)

I denna paragraf och närmast följande paragrafer regleras godsmottagarens förhållande till transportören.

Första stycket

Lagtexten innehåller inte någon definition av begreppet "mottagare" men därmed avses den som i ett transportdokument eller på annat sätt anges som mottagare eller annars visar sig behörig som mottagare av godset, exempelvis genom innehav av ett original av ett innehavarkonossement. Vem denna person är kan vara beroende av villkoren i ett bakomliggande köpeavtal.

Första stycket i paragrafen skall ses som en ren spegelvändning av reglerna för avlämnande av godset i 5 §. På så sätt kan utlämnandet till mottagaren anpassas till den moderna styckegodshanteringen i terminal.

Andra stycket

I andra stycket regleras mottagarens transporträttsliga behörighet att undersöka godset. Bestämmelsen är i sak identisk med 111 § i 1891 års sjölag och innebär en generell undersökningsrätt. Om mottagaren skulle vägra att ta emot godset efter en sådan besiktning återstår för transportören att lägga upp godset i enlighet med reglerna i 21 §.

Mottagarens skyldighet att betala frakt och andra fordringar

19 §

Lämnas godset ut mot konossement blir mottagaren genom att ta emot godset skyldig att betala frakt och andra fordringar som transportören har enligt konossementet.

Om godset har lämnats ut på något annat sätt än mot konossement, är mottagaren skyldig att betala frakt och andra fordringar enligt transportavtalet endast om han har underrättats om fordringarna vid utlämnandet eller han ändå insåg eller borde ha insett att transportören inte hade fått betalt.

Om ett transportavtal avviker från regeln i 10 § att frakt skall betalas då godset lämnas till transportören kan fraktkravet föras på konossement eller annan transporthandling. Även andra fordringar som transportören har mot avsändaren, exempelvis ersättning för överliggetid, kan antecknas på motsvarande sätt. I denna paragraf regleras mottagarens skyldigheter om transportören sålunda inte fått fullt betalt för sina krav. En motsvarande bestämmelse finns i 112 § i 1891 års sjölag.

Första stycket

I första stycket regleras det fall att godset lämnas ut mot konossement. Vad mottagaren skall betala framgår av konossementet (jfr 46 och 49 §§).

Andra stycket

Också om annat transportdokument än konossement använts eller transporten är dokumentlös blir mottagaren betalningsskyldig för transportörens fordringar. För att förhindra okända efterkrav är enligt andra stycket en förutsättning att mottagaren blivit underrättad om kraven redan vid mottagandet av godset eller att han annars med hänsyn till omständigheterna insåg eller borde ha insett att transportörens fordringar inte blivit betalda. Godtas inte framställda krav har mottagaren möjlighet att vägra att ta emot godset.

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

Rätt att hålla inne godset

20 §

Har transportören fordringar enligt 19 § eller andra fordringar för vilka säkerhet finns genom sjöpanträtt i godset enligt 3 kap. 43 §, är han inte skyldig att lämna ut godset förrän mottagaren antingen har betalt fordringarna eller ställt säkerhet för dem.

(jfr 270 § i utredningens förslag)

Paragrafen som motsvarar 113 § i 1891 års sjölag, innehåller bestämmelser om transportörens retentionsrätt.

Vad gäller frågan vilka fordringar som omfattas av retentionsrätten åsyftas inga ändringar i sak. Transportören kan således utöva sin retentionsrätt i den mån han har krav enligt 19 § eller godset som sådant utgör säkerhet för en fordran enligt bestämmelserna om sjöpanträtt i last. Som exempel på fordringar i sistnämnda avseende kan nämnas - förutom sådana som uttryckligen anges i 3 kap. 43 § 1 och 2 - ersättning för överliggetid eller annat uppehåll i lossningshamnen på grund av att godset inte avhämtats inom den tid som transportören har angett.

Om fordringarna inte betalas är transportören ändå skyldig att lämna ut godset om mottagaren ställer säkerhet för det fordrade beloppet.

Det preciseras inte i lagtexten hur säkerheten skall anordnas. Denna skall givetvis, även om det inte anges uttryckligen, vara fullt godtagbar för transportören. Det fordrade beloppet kan nedsättas i allmänt förvar - om ett sådant förfarande kan erbjudas - eller hos av transportören godkänd bank eller mäklare. Det vanligaste sättet att lösa problemet är att mottagaren låter utställa en bankgaranti eller motsvarande.

Av allmänna regler torde följa att utmätning av inlastat gods inte påverkar transportörens rätt att hålla inne godset.

Uppläggning av gods

21 §

Avhämtas inte godset inom den tid transportören har angett eller annars inom skälig tid, får det läggas upp i säkert förvar för mottagarens räkning.

Underrättelse om att godset har lagts upp skall lämnas enligt bestämmelserna i 12 § tredje stycket. I underrättelsen skall anges en skälig frist efter vars slut försäljning av godset eller annat förfogande över detta kan ske enligt 22 §.

(jfr 271 § i utredningens förslag)

Paragrafen, som motsvarar 115 § i 1891 års sjölag, reglerar transportörens ensidiga avveckling av transportavtalet genom uppläggning av godset. Bestämmelsen får sin tillämpning såväl när mottagaren fördröjer eller annars inte medverkar till avlämnandet som när mottagaren är okänd.

Första stycket

Enligt första stycket får transportören lägga upp godset om mottagaren inte avhämtar detta på angiven tid, jfr 18 §. Om någon bestämd tid inte angetts, kan godset läggas upp sedan en skälig tid förflutit.

Uppläggningen skall ske i "säkert förvar". Med detta åsyftas bl.a. att transportören måste välja en förvaringsplats med tillbörlig omsorg. Enligt sjörättslig tradition skall denna uppläggning ske hos någon utomstående som lastägaren skäligen kan ta för god, exempelvis ett fristående terminalbolag.

Andra stycket

I andra stycket anges att underrättelse om uppläggningen skall ske till de personer som anges i 12 § tredje stycket. Om transportören har för avsikt att sälja eller på annat sätt förfoga över det upplagda godset enligt 22 §, skall en skälig tidsfrist därför anges i underrättelsen.

Transportörens förfogande över gods som inte har avhämtats

22 §

Sedan fristen enligt 21 § andra stycket har löpt ut, har tranportören rätt att sälja upplagt gods i den omfattning det är nödvändigt för att täcka kostnaderna vid försäljningen och fordringar som nämns i 20 §.

Transportören skall förfara med omsorg vid försäljningen.
Om godset inte kan säljas eller om det är uppenbart att kostnaderna vid en försäljning inte skulle täckas av försäljningssumman, får transportören förfoga över godset på något annat försvarligt sätt.

(jfr 272 § i utredningens förslag)

Paragrafen motsvarar 116 § i 1891 års sjölag. I sakligt avseende har ändringar gjorts främst vad gäller sättet för godsets försäljning.

Första stycket

I första stycket regleras det normala fallet för försäljning. Transportören kan sälja så mycket av godset att hans fordringar jämte försäljningskostnaderna blir betalda.

Andra stycket

I 116 § i 1891 års sjölag anges att försäljning av godset i första hand skall ske genom offentlig auktion. Det har dock visat sig att en auktion inte alltid ger det bästa priset. Många gånger kan en försäljning under hand vara mer fördelaktig. Med hänsyn till detta anges i andra stycket endast att transportören skall förfara med omsorg vid försäljningen.

Tredje stycket

Det kan tänkas att godset, t.ex. på grund av förskämning, inte kan säljas eller att det är uppenbart att försäljningssumman inte kommer att täcka försäljningskostnaderna. För att transportören inte skall behöva ådra sig ytterligare förluster anger tredje stycket att han i ett sådant fall får förfoga över godset på annat försvarligt sätt. Det kan i det enskilda fallet helt enkelt innebära en rätt för honom att bortskaffa godset.

Avsändarens ansvar för fordringar

23 §

Lämnas godset ut till mottagaren utan betalning av en sådan fordran mot avsändaren som mottagaren skulle ha betalt, kvarstår avsändarens ansvar, om inte utlämnandet medför skada för avsändaren och transportören måste ha insett detta.
Transportören är inte skyldig att sälja upplagt gods för att få betalt för en sådan fordran mot avsändaren som mottagaren skulle ha betalt. Om försäljning ändå sker utan att fordringarna täcks, är avsändaren ansvarig för bristen.

(jfr 273 § i utredningens förslag)

Paragrafen, som ersätter 117 § i 1891 års sjölag, reglerar rättsförhållandet mellan transportören och avsändaren med avseende på ansvaret för vissa obetalda fordringar i samband med transporten.

Första stycket

Enligt det bakomliggande rättsförhållandet mellan avsändaren och

mottagaren, exempelvis ett köpeavtal, gäller många gånger att vissa fordringar som kan uppkomma för transportören mot avsändaren skall betalas efterskottsvis av mottagaren. Det kan röra sig om frakt, vilken i förhållandet mellan avsändaren/säljaren och mottagaren/köparen skall betalas av den senare om varan sålts fritt ombord (fob). I en sådan situation ligger enligt första stycket betalningsansvaret kvar på avsändaren även om godset lämnas ut till mottagaren utan att betalning sker enligt reglerna i 19 §; transportörens rättigheter enligt transportavtalet påverkas således inte av den interna fördelningen av transportkostnaderna mellan avsändaren och mottagaren.

Någon gång kan förhållandena dock vara sådana att avsändaren bör befrias från betalningsansvaret, nämligen om utlämnandet av godset skulle medföra skada för avsändaren och transportören måste ha insett detta. Ett fall kan vara att en fordran har förts på konossementet och transportören lämnar ut godset till en, som han vet, insolvent mottagare utan att kräva ersättning. I praktiken betyder detta att transportören av hänsyn till avsändaren måste utöva sin retentionsrätt enligt 20 §.

Andra stycket

Som angetts i första stycket ligger betalningsansvaret för fordringar som kan uppkomma för transportören mot avsändaren som huvudregel kvar hos avsändaren, även om avtalet mellan avsändaren och mottagaren går ut på att den senare skall betala fordringen. Men om godset har hållits inne och lagts upp (jfr 21 §) kan en annan möjlighet för transportören att få betalt vara att sälja det upplagda godset. Enligt andra stycket har han dock inte någon skyldighet att göra detta. En försäljning kan nämligen på grund av de faktiska förhållandena på bestämmelseorten vara förenad med så stora olägenheter att transportören bör kunna välja att rikta sina krav direkt mot avsändaren. Om försäljning ändå sker utan att fordringarna blir täckta, leder den personliga betalningsskyldigheten till att avsändaren får svara för bristen.

Transportörens skadeståndsansvar

Ansvarsperioden

24 §

Transportören är ansvarig för godset medan det är i hans vård i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen.

Transportören anses ha godset i sin vård enligt första stycket från den tidpunkt då han tar emot godset från avlastaren eller från myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lastningshamnen.

Transportören anses inte längre ha godset i sin vård enligt första stycket

1. när han har lämnat ut godset till mottagaren,
2. om mottagaren inte tar emot godset från transportören, när detta har lagts upp för mottagarens räkning i enlighet med avtalet eller enligt lag eller vad som är brukligt i lossningshamnen, eller
3. när han har överlämnat godset till en myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmel-

ser som gäller i lossningshamnen.

(jfr 274 § i utredningens förslag)

Paragrafen avser godsansvaret tidsmässigt för transportören och har en motsvarighet i 118 § första stycket i 1891 års sjölag.

Första stycket

Första stycket anger att transportören ansvarar för godset så länge han har det i sin vård. Ansvaret är tvingande och gäller medan godset är i transportörens vård i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen.

Andra stycket

I andra stycket anges närmare den tidpunkt, från vilken transportören skall anses ha godset i sin vård. Detta skall anses vara fallet från det att transportören har tagit emot godset från avsändaren. När avsändaren lämnar godset till transportören blir tidpunkten för besittningens övergång avgörande för när transportörens ansvar för godset enligt sjölagen inträder. Detta gäller oberoende av om godset överlämnas vid fartygets sida eller till en terminal i hamnen som transportören driver. Bestämmelsen utgör inte hinder för att tillämpa allmänna regler om förvaring på gods som transportören tar emot för förvaring även om godset senare skall transporteras.

Om gods enligt lag eller andra föreskrifter som gäller i lastningshamnen måste överlämnas till en myndighet eller någon privaträttslig juridisk person innan transportören kan ta emot det för transport, omfattar transportörens ansvar inte den tid, under vilken godset befinner sig i en sådan förvarares vård. Transportörens ansvarsperiod börjar först när lagerhållaren överlämnar godset i transportörens besittning. Om godset däremot överlämnas till någon annan som t.ex. har anvisats av transportören, torde det ligga närmast till hands att anse att en sådan lagerhållare, t.ex. ett självständigt terminalbolag, handlar på transportörens vägnar med den verkan att transportören skall anses ha godset i sin vård.

Tredje stycket

Tredje stycket anger den tidpunkt då transportören inte längre skall anses ha godset i sin vård. Detta skall enligt *punkt 1* vara fallet efter det att transportören har lämnat ut godset till mottagaren. Också i detta fall är det fråga om att godset överlämnas i mottagarens fysiska besittning eller till en företrädare för mottagaren.

Inte heller anses transportören ha godset i sin vård efter det att godset har lagts upp för mottagarens räkning i enlighet med avtalet *(punkt 2)*. Ett sådant avtal kan ha träffats särskilt mellan transportören och mottagaren eller avsändaren men kan också ha kommit till uttryck i en bestämmelse i transportdokumentet. Godset kan även ha lagts upp i enlighet med stadgad praxis som har utvecklats mellan parterna och det får då anses följa av avtalet att godset skall läggas upp på det sättet. Bestämmelsen utesluter inte att mottagaren skall ta

emot godset i fartyget och själv lossa det, t.ex. ombesörja ilandkörningen av en släpvagn eller en container.

Godset kan också läggas upp för mottagarens räkning i enlighet med lag som gäller i lossningshamnen. Med detta avses bl.a. bestämmelser om rätt för transportören att lägga upp godset om mottagaren inte tar emot det. Godset kan i så fall läggas upp för mottagarens räkning med den verkan att transportörens ansvar upphör. Detta gäller också administrativ lagstiftning om hur gods skall läggas upp. Godset kan även läggas upp i enlighet med vad som är brukligt i lossningshamnen. Ett sådant bruk kan vara generellt eller avse ett visst godsslag.

I *punkt 3* anges slutligen att transportören inte längre har godset i sin vård när han har överlämnat det till en myndighet eller någon annan, till vilken godset enligt lag eller föreskrifter som gäller i lossningshamnen måste överlämnas. Det kan t.ex. vara fråga om tull- eller hamnmyndigheter eller lagerhållare som i lossningshamnen har monopol på att ta emot gods.

Ansvar för sakskada

25 §

Transportören är ansvarig för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas medan det är i hans vård ombord eller i land, om han inte visar att varken fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för har orsakat eller medverkat till skadan.

Transportören är inte ansvarig för skada som beror på åtgärder för att rädda personer eller på skäliga åtgärder för att bärga fartyg eller annan egendom till sjöss.

Om fel eller försummelse på transportörens sida tillsammans med någon annan orsak har föranlett skada, är transportören endast ansvarig i den mån skadan kan hänföras till felet eller försummelsen. Transportören skall visa i vilken utsträckning skadan inte är att hänföra till fel eller försummelse på hans sida.

(jfr 275 § i utredningens förslag)

Denna paragraf jämte 26 och 28 §§ motsvarar 118 § i 1891 års sjölag. Lagtexten har dock genomgått en redaktionell omarbetning. Bl.a. har reglerna grupperats efter sitt sammanhang i tre paragrafer för att göra ansvarsproblematiken mer lättillgänglig. I 25 § regleras således det grundläggande ansvaret för skada på godset medan ansvaret vid nautiskt fel och brand regleras i 26 § och ansvaret för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset i 28 §.

Första stycket

Genom bestämmelsen i första stycket behålls det generella presumtionsansvaret för skada på godset. Detta gäller även för skada vid transport av levande djur och vid transport på däck i den mån annat inte följer av 27 och 34 §§. Eftersom reglerna för nautiskt fel och brand införts i 26 § har den s.k. katalogen i 1891 års sjölag över olika ansvarsfrihetsgrunder i övrigt utmönstrats som onödig.

Andra stycket

Vid sidan av den allmänna presumtionsregeln föreligger principiellt inte något behov av en särskild regel om ansvarsfrihet vid skälig deviation. I förtydligande syfte har endast med artikel 5:6 i Hamburgreglerna som förebild i andra stycket tagits in en uttrycklig upplysning om deviationsundantaget vid räddning av människoliv och vid bärgning av fartyg eller annan egendom. Även andra fall av deviation kan dock förekomma, exempelvis landsättning av besättningsmän i en mellanhamn. Om en sådan deviation varit skälig och transportören följaktligen blir fri från ansvar för en inträffad skada, får då avgöras med utgångspunkt från den allmänna presumtionsregeln i första stycket.

Undantaget i Hamburgregeln för fall av gemensamt haveri har inte omnämnts i detta sammanhang. I händelse av gemensamt haveri gäller reglerna om haveri i 17 kap.

Tredje stycket

Bestämmelsen i tredje stycket är ny och motsvarar artikel 5:7 i Hamburgreglerna. Med bestämmelsen avses att uttryckligen ange att transportören endast ansvarar för egen culpa i den mån han kan påvisa att även andra skadeorsaker inverkat. Konventionsbestämmelsen har kommit till efter önskemål från "common law-länderna" med hänsyn till deras regler om medverkan och konkurrerande skadeorsaker och har sin främsta betydelse som bevisbörderegel (jfr Genèvekonventionen om multimodala transporter artikel 17).

För svenskt vidkommande finns i 118 § sista stycket i 1891 års sjölag en särskild jämkningsregel för det fall att vållande på befraktarens sida medverkat till uppkommen skada. Eftersom 25 § i tredje stycket även innefattar den skadelidandes medvållande finns inte något behov av en sådan jämkningsregel.

Ansvar för skada på grund av oaktsam navigering och brand

26 §

Transportören är inte ansvarig om han visar att skadan beror på

1. fel eller försummelse som befälhavaren, medlem av besättningen, lots eller någon annan som har utfört arbete i fartygets tjänst har gjort sig skyldig till vid navigeringen eller handhavandet av fartyget, eller

2. brand som inte har orsakats genom fel eller försummelse av honom själv.

Transportören är dock ansvarig för skada som beror på att han eller någon som han svarar för har brustit i tillbörlig omsorg när det gällt att göra fartyget sjövärdigt före resans början. Transportören skall till befrielse från ansvar visa att sådan omsorg har iakttagits.

(jfr 276 § i utredningens förslag)

Denna paragraf skall ses mot bakgrund av huvudregeln om presumtionsansvar i 25 §. Bestämmelserna återger den s.k. Haagregelkompromissen. Någon ändring i sak åsyftas inte i förhållande till 1891 års sjölagsregler. Såsom angetts vid 25 § har reglerna endast genomgått

en redaktionell omarbetning.

Första stycket

Till första stycket har överförts reglerna i 118 § andra stycket a) och b) i 1891 års sjölag om nautiskt fel och brand.

Andra stycket

Till andra stycket har överförts undantagsregeln i tredje stycket i nyssnämnda paragraf i 1891 års sjölag om s.k. ursprunglig sjöovärdighet, innebärande att ansvarsfrihetsgrunderna nautiskt fel och brand enligt första stycket bortfaller om fartyget inte var i sjövärdigt skick vid resans anträdande. I lagtexten har dock uttrycket "fartygets behöriga skick" bytts ut mot ordet "sjövärdigt". Anledningen är att sjövärdighetsbegreppet ändrats i överensstämmelse med dansk och norsk lagtext (se närmare den allmänna motiveringen under avsnitt 3.4.1).

Det skall understrykas att regeln om att transportörens ansvar för ursprunglig sjöovärdighet tar över ansvarsundantagen alltjämt är begränsad till fall av nautiskt fel eller brand. Om däremot kommersiellt fel föreligger, dvs. fel begånget vid handhavandet och vården av godset före eller under resan, blir transportören ansvarig i enlighet med huvudregeln i 25 §.

Ansvar för levande djur

27 §

Transportören är inte ansvarig för förlust av eller skada på levande djur som beror på de särskilda risker som är förenade med sådana transporter.

Om transportören visar att han har följt de särskilda anvisningar som har lämnats beträffande djuren och att förlusten eller skadan kan vara att hänföra till sådana risker som angetts i första stycket, är han inte ansvarig för förlusten eller skadan, såvida det inte visas att förlusten eller skadan helt eller delvis har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för.

(jfr 277 § i utredningens förslag)

Paragrafen ersätter regeln i 168 § andra stycket i 1891 års sjölag enligt vilken transportören kan friskriva sig helt från ansvar vid transport av levande djur oberoende av skadeorsaken.

Första stycket

Som komplement till ansvarsreglerna i 25 och 26 §§ har i första stycket intagits en regel med artikel 5:5 i Hamburgreglerna som förebild. Transportören är inte ansvarig i den mån förlust eller skada hänför sig till de särskilda risker som är förknippade med djurtransporter. Han är således fri från ansvar om exempelvis kapplöpningshästar som transporteras blir nervösa på grund av sin särskilda läggning och därför kommer till skada.

Andra stycket

I andra stycket finns en regel som är avsedd att mildra det allmänna presumtionsansvaret för transportören vid transport av levande djur. Kan transportören visa att han har följt de instruktioner som lämnats beträffande djuren och att skadan kan vara att hänföra till de särskilda risker som föreligger vid sådana transporter, skall detta presumeras vara fallet, såvida den skadelidande inte visar att skadan helt eller delvis berodde på fel eller försummelse på transportörens sida.

Ansvar för dröjsmålsskada

28 §

Transportören är ansvarig enligt 25 - 27 §§ för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset.

Dröjsmål med utlämnandet av godset föreligger när godset inte har lämnats ut i den lossningshamn som följer av transportavtalet inom avtalad tid eller, om någon frist inte har avtalats, inom den transporttid som det med hänsyn till omständigheterna är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör.

Om godset inte har lämnats ut inom 60 dagar räknat från den dag då det enligt andra stycket skulle ha lämnats ut, får ersättning krävas såsom för förlust av godset enligt 25 §.

(jfr 278 § i utredningens förslag)

Såsom berörts vid 25 § har dröjsmålsansvaret i 118 § första stycket i 1891 års sjölag brutits ut för en självständig reglering.

Första stycket

Regeln i första stycket innebär en redaktionell omarbetning men någon ändring i sak i förhållande till 1891 års sjölag åsyftas inte. Transportören är således ansvarig för den skada som följer av dröjsmål med utlämnandet av godset. Om dröjsmålet även orsakat skada på godset, skall ansvaret dock uteslutande bedömas med tillämpning av reglerna i 25 §.

Andra stycket

I andra stycket har införts en definition av begreppet dröjsmål. Har avtalsparterna bestämt en tid för transportens slut föreligger följaktligen dröjsmål när denna tid överskrids. Om däremot någon tid inte har avtalats, skall dröjsmål anses föreligga om godset inte lämnas ut inom den transporttid som det är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör. Vad som är skäligt måste härvid bedömas i det enskilda fallet med beaktande av samtliga faktiska omständigheter under transporten. Med undantag för särskilt tidsgaranterade transporter (jfr s.k. fixköp inom köprätten) bör ett obetydligt överskridande av transportfristen normalt inte föranleda ansvar för transportören.

Tredje stycket

Tredje stycket innehåller en s.k. konverteringsregel. Om dröjsmålet varat en längre tid kommer nämligen den som har rätt till godset ofta i samma situation som om det hade gått förlorat. Därför föreskrivs -

oavsett om godset finns i behåll eller inte - att den skadelidande har rätt till ersättning som om godset gått förlorat enligt 25 §. En förutsättning är dock att dröjsmålet varat i 60 dagar. Denna tidsgräns har hämtats från artikel 5:3 i Hamburgreglerna, en regel som i sin tur bygger på annan transporträttslig konventionslagstiftning.

Några regler om utlämnande av senare tillrättakommet gods ges inte. Transporterat gods är nämligen regelmässigt av det slaget att transportkunden antas sakna intresse av att kräva ett utlämnande sedan ersättning lämnats. Så snart en skadelidande fått ersättning såsom för totalförlust kan därför transportören normalt förfoga över godset om det skulle komma till rätta.

Om godset är av speciellt eller unikt slag, kan den skadelidande undantagsvis ha ett intresse av att få detta utlämnat mot återbetalning av den erhållna ersättningen, med avdrag för skadeersättning för dröjsmålet. Han bör då komma överens med transportören om ett särskilt korrigeringsförfarande. Härvid kan exempelvis förfarandet och avräkningsreglerna i 31 § lagen (1974:610) om inrikes vägtransport vara till ledning.

Några särskilda skadevärderingsregler för dröjsmålsskador av det slag som finns för förlust av eller skada på själva godset (jfr 29 §) har inte tagits in i lagen. Vid dröjsmålsskada får beräkningen av skadans värde därför ske enligt allmänna regler utom i det fall som avses i tredje stycket.

Beräkning av skadestånd vid sakskada

29 §

Skadestånd på grund av att godset har gått förlorat eller skadats beräknas med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset enligt avtal lämnades ut eller skulle ha lämnats ut.

Värdet av godset bestäms efter börspriset eller, om ett sådant pris saknas, efter marknadspriset. Finns det varken börs- eller marknadspris, bestäms värdet efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet.

(jfr 279 § i utredningens förslag)

Paragrafen överensstämmer med 120 § första stycket i 1891 års sjölag och någon ändring i sak åsyftas inte.

Första stycket

Bestämmelsen, som är en ren skadevärderingsregel vid skada på godset, ger uttryck för principen om en normalersättning med utgångspunkt i avsändarens intresse av att en transport blir utförd i rätt tid. Vid beräkningen av ett sådant intresse är det därför godsets handelsvärde på bestämmelseorten som är avgörande. Man bortser alltså från den skadelidandes individuella intressen och koncentrerar sig på ett normalintresse.

Annan skada uppkommen i samband med skada på godset ligger utanför regelns tillämplighet och ersätts enligt allmänna skadestånds-

rättsliga grundsatser. Det kan röra sig om extra utgifter vid utlämnandet av godset, kostnader för utsortering av skadat gods eller besiktningskostnader i den mån sådana inte är att hänföra till processkostnader.

Andra stycket

Den närmare beräkningen av godsets värde skall ske med hänsyn till börspris, marknadspris eller annars gängse pris.

Ansvarsgränser

30 §

Transportörens ansvar är begränsat till 667 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvaret därigenom blir högre, till 2 SDR för varje kilo av det berörda godsets bruttovikt. Vad som förstås med SDR anges i 22 kap. 3 §.

(jfr 280 § i utredningens förslag)

Bestämmelsen om ansvarsbegränsning är en direkt motsvarighet till 120 § andra stycket i 1891 års sjölag. Begränsningsbeloppet har dock justerats till närmaste heltal.

Lagtexten innehåller inte någon definition av termerna "kolli" och "enhet" utan i likhet med vad som skedde vid 1973 års sjölagsändringar (se prop. 1973:137 s. 119) lämnas tolkningen av dessa begrepp åt rättstillämpningen. Vissa riktlinjer för tolkningen framgår dock av 31 §.

Någon motsvarighet till regeln i 120 § fjärde stycket i 1891 års sjölag om möjlighet att avtala särskilt om högre ansvarsbelopp har inte tagits in. Sådana överenskommelser förekommer mycket sällan i praktiken eftersom det normalt blir förmånligare för transportkunden att täcka det speciella skyddsbehovet genom varuförsäkring. Om en överenskommelse om högre ansvarsgräns någon gång skulle vara önskvärd, kan avtalsparterna ändå avtala om detta enligt den allmänna regeln i 4 § andra stycket och också få beloppet påfört transportdokumentet i enlighet med 46 § punkt 13.

Några särskilda begränsningsregler för dröjsmålsskada ges inte. Detta överensstämmer med vad som gäller enligt 1891 års sjölag.

Ansvarsgränsen för enhetslastat gods

31 §

Har en container, lastpall eller liknande transportanordning använts för att sammanföra godset, skall vid tillämpning av 30 § varje kolli eller annan enhet som enligt transportdokumentet har förpackats i transportanordningen anses som ett kolli eller en enhet. I övrigt skall godset i transportanordningen anses som en enhet. Har själva transportanordningen gått förlorad eller skadats, skall denna anses som en särskild enhet, om den inte ägs eller på annat sätt har hållits till handa av transportören.

(jfr 281 § i utredningens förslag)

Paragrafen upptar den s.k. samlastnings- eller containerklausulen, som infördes i den svenska sjölagstiftningen i samband med antagandet av Haag-Visbyreglerna. Bestämmelsen, som är en hjälpregel för beräkning av antalet kollin eller andra skeppningsenheter vid samlastat gods, överenstämmer helt med 120 § tredje stycket i 1891 års sjölag. Som ett förtydligande anges dock uttryckligen i lagtexten att även en förlorad eller skadad transportanordning skall räknas som en enhet i ersättningshänseende.

Bestämmelsen medger att en skadelidande kan kombinera kolli- och kilobegränsningsmetoderna enligt 30 § i syfte att nå ett så högt begränsningsbelopp som möjligt.

Ansvar som inte grundas på transportavtalet

32 §

Bestämmelserna om frihet från och begränsning av transportörens ansvar gäller även om talan mot honom inte grundas på transportavtalet.

Bestämmelserna om frihet från och begränsning av transportörens ansvar skall tillämpas om talan förs mot någon som transportören svarar för och denne visar att han har handlat i tjänsten eller för uppdragets fullgörande.

Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och de personer som han svarar för får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 30 §.

(jfr 282 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i denna paragraf överensstämmer i sak helt med 122 § första och andra styckena i 1891 års sjölag även om de genomgått vissa språkliga ändringar. Härvid har artikel 7 i Hamburgreglerna varit förebild.

Första stycket

Bestämmelserna om ansvarsfrihet eller ansvarsbegränsning gäller även om talan mot transportören inte grundas på transportavtalet. Det är således inte möjligt att kringgå reglerna om ansvarsgränser m.m. genom att åberopa exempelvis en utomobligatorisk skadeståndsgrund.

Andra stycket

För att ansvarsbegränsningsreglerna inte heller skall kunna kringgås genom att talan väcks mot transportörens medhjälpare i stället för mot transportören själv, slås i andra stycket fast att medhjälparna är berättigade att på motsvarande sätt begränsa sitt ansvar. En förutsättning är dock att handlandet har skett i tjänsten eller för att fullgöra ett uppdrag (se prop. 1973:137 s. 70 f angående den diskussion som förts internationellt om räckvidden av dessa s.k. Himalayaklausuler).

Att rätten till ansvarsbegränsning kan upphöra i vissa fall framgår av 33 §.

I detta sammanhang skall också erinras om att preskriptionsreglerna i 19 kap. 1 § punkt 5 gäller oavsett om ett ersättningsanspråk grundas på transportavtalet eller på annan grund (jfr prop. 1973:137 s. 121--122).

Tredje stycket

Bestämmelsen anger att det sammanlagda ansvaret för transportören och hans medhjälpare aldrig kan överstiga ansvarsgränserna i 30 §.

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

33 §

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte för den som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

(jfr 283 § i utredningens förslag)

Paragrafen innehåller särskilda bestämmelser för s.k. grova egenfel hos såväl transportören som hos anställda och övriga medhjälpare. Reglerna motsvarar 120 § femte stycket och 122 § tredje stycket i 1891 sjölag.

Rätten till ansvarsbegränsning bortfaller för den som själv har orsakat skada med uppsåt eller grov vårdslöshet och med insikt om att skada av just detta slag sannolikt skulle inträffa. Begränsningsrätten går förlorad endast för den som har orsakat skada på detta sätt. Om således transportörens anställda eller uppdragstagare, för vilka han svarar, har orsakat skadan leder inte detta till att transportörens begränsningsrätt bortfaller. Undantag görs enbart för det fallet att transportören anlitar en undertransportör enligt bestämmelserna i 35 § första stycket.

Om transportören är ett bolag kan det möta problem att fastställa vilka personer i bolagets ledning som kan orsaka ett bortfall av ansvarsbegränsningen. Det bör i allt fall röra sig om personer som har en sådan självständig ställning och sådana befogenheter att företräda transportören att en identifikation kan anses föreligga. Endast den omständigheten att personen i fråga är befälhavare på ett av transportörens fartyg torde således inte vara tillräckligt.

Ansvar för däckslast

34 §

Transporteras gods på däck i strid med 13 § är transportören, oavsett bestämmelserna i 25 - 28 §§, ansvarig för skada som uteslutande är en följd av transporten på däck. I fråga om ansvarets omfattning gäller 30 och 33 §§.

Om gods har transporterats på däck i strid med ett uttryckligt avtal om transport under däck, föreligger inte rätt till ansvarsbegränsning enligt detta kapitel.

(jfr 284 § i utredningens förslag)

Paragrafen ersätter bestämmelsen i 168 § andra stycket i 1891 års sjölag enligt vilken transportören kan friskriva sig helt från ansvar för gods som transporteras på däck oberoende av skadeorsaken. Ansvarsfrihet bör nämligen inte tillåtas om en förlust eller skada hänför sig till annat än den särskilda risk som är förenad med däckslastning, dvs. förlusten eller skadan beror på något sådant som felaktig stuvning.

Första stycket

Om en förlust eller skada uppstår med avseende på gods som transporteras på däck skall - såsom berörts under 25 § - transportörens ansvar prövas utifrån de allmänna reglerna i 25-28 §§, dock att culpabedömningen givetvis måste göras med utgångspunkt från det överenskomna transportsättet. Om transportören däremot åsidosätter bestämmelserna om däckslastning i 13 §, åläggs han ett betydligt strängare ansvar genom denna bestämmelse. Med artikel 9:3 i Hamburgreglerna som förebild åläggs transportören ett rent strikt ansvar för förlust eller skada till följd av den otillåtna däckslastningen.

Andra stycket

Om ett uttryckligt avtal om lastning under däck finns och däckslastning ändå sker, skall transportören, utöver det strikta ansvar som följer enligt första stycket, presumeras ha gjort sig skyldig till en så allvarlig försummelse att ansvarsbegränsningen enligt 30 § helt faller bort. Regeln har artikel 9:4 i Hamburgreglerna som förebild.

Transportörens ansvar för undertransportör

35 §

Utförs transporten helt eller delvis av en undertransportör, förblir transportören ansvarig enligt bestämmelserna i detta kapitel som om han själv hade utfört hela transporten.

Om det uttryckligen har avtalats att en bestämd del av transporten skall utföras av en namngiven undertransportör, får transportören förbehålla sig frihet från ansvar för skada som orsakas av en händelse vilken inträffar medan godset är i undertransportörens vård. Transportören skall visa att skadan har orsakats av en sådan händelse.

Förbehåll enligt andra stycket är dock utan verkan om talan inte kan väckas mot undertransportören vid en domstol som anges i 60 §.

(jfr 285 § i utredningens förslag)

Första stycket

Första stycket motsvarar 123 § första stycket i 1891 års sjölag. Någon ändring i sak åsyftas inte trots vissa språkliga förändringar. I bestämmelsen anges uttryckligen att om transporten helt eller delvis utförs av en undertransportör är reglerna om styckegodstransport likväl tillämpliga som om transportören själv utfört transporten. Detta

innebär exempelvis att transportören blir obegränsat ansvarig enligt 33 § om undertransportören har orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Andra stycket

Transportörens möjlighet till ansvarsfriskrivning blir genom andra stycket, med Hamburgreglerna som förebild, restriktivare i förhållande till reglerna i 168 § tredje stycket i 1891 års sjölag. Ett förbehåll får göras endast om avtalsparterna träffat en uttrycklig överenskommelse om genomgångstransport, dvs. en sjötransport som delvis utförs av annan än transportören, och i samband därmed också namngett den eller de undertransportörer som skall deltaga i transporten. I sistnämnda avseende är det dock tillräckligt att en bestämd och klart identifierbar grupp av fartyg, t.ex. "ACL ships", eller linjen anges. I detta stycke har slutligen intagits en uttrycklig bestämmelse om bevisbördans placering i händelse av skada på godset.

Tredje stycket

Regeln i tredje stycket är ny. Den innebär att en ansvarsfriskrivning är ogiltig om ett avtal om genomgångstransport försätter en skadelidande i en sämre processuell ställning jämfört med att transportören själv utför hela transporten.

Undertransportörens ansvar

36 §

Undertransportören är ansvarig enligt samma regler som transportören för den del av transporten som han utför. Bestämmelserna i 32 och 33 §§ har motsvarande tillämpning.

Om transportören har åtagit sig ansvar utöver vad som följer av detta kapitel eller avstått från rättigheter enligt detta kapitel, är undertransportören bunden endast om han har lämnat skriftligt samtycke.

(jfr 286 § i utredningens förslag)

Första stycket

Bestämmelsen i första stycket, som gäller undertransportörens ansvar för sak- och dröjsmålsskador, motsvarar 123 § andra stycket i 1891 års sjölag. Endast språkliga och redaktionella ändringar har gjorts och någon ändring i sak åsyftas inte.

Undertransportören svarar för sin del av transporten efter samma regler som transportören. Med "samma regler" avses i första hand sjölagens tvingande ansvarsbestämmelser. Med reservation för vad som anges i andra stycket får det i övrigt bli beroende på omständigheterna i det enskilda fallet huruvida också huvudtransportörens konossementsklausuler kan få betydelse i förhållandet mellan konossementsinnehavaren och undertransportören.

Att undertransportören i regel är solidariskt ansvarig med transportören framgår av 37 §. Om undertransporten utförs med annat transportmedel än fartyg är sjölagens regler inte tillämpliga utan då

gäller i stället ansvarsreglerna för det andra transportmedlet. Sjölagen reglerar inte multimodala transporter (kombinerade transporter) annat än såvitt avser sjötransportörens roll.

Andra stycket

I andra stycket anges, med artikel 10:3 i Hamburgreglerna som förebild, att undertransportören inte kan bindas till åtaganden utöver det tvingande transportansvaret utan skriftligt samtycke. Regeln skall ses som ett skydd för undertransportören eftersom han inte nödvändigtvis måste känna till huvudavtalet mellan transportören och avsändaren.

Gemensamt ansvar

37 §

Är både transportören och undertransportören ansvariga svarar de solidariskt.

Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och undertransportören och de personer som de svarar för, får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 30 §, om inte annat följer av 33 §.

Bestämmelserna i detta kapitel utgör inte hinder för avtal om regress mellan transportören och undertransportören.

(jfr 287 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i denna paragraf, som skall ses i samband med 35 och 36 §§, överensstämmer med 1891 års sjölag.

Första och andra styckena

I första och andra styckena har endast språkliga och redaktionella ändringar gjorts för att tydligare ange transportörens och undertransportörens gemensamma ansvar.

Tredje stycket

I förtydligande syfte har i tredje stycket, med artikel 10:6 i Hamburgreglerna som förebild, införts den regeln att det tvingande transportansvaret mot en skadelidande tredje man inte hindrar interna regressavtal mellan transportören och undertransportören.

Reklamation

38 §

Har godset lämnats ut till mottagaren utan att denne skriftligen underrättat transportören om förlust eller skada som han har eller borde ha iakttagit, och om förlustens eller skadans allmänna art, anses godset utlämnat sådant det har beskrivits i transportdokumentet, om annat inte visas. Om förlusten eller skadan inte kunde iakttas vid utlämnandet, gäller detsamma om sådan underrättelse inte har lämnats senast tre dagar därefter.

Skriftlig underrättelse behöver inte lämnas om förlust eller skada

som har konstaterats vid gemensam besiktning av godset.

Transportören är inte ansvarig för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset om inte skriftlig underrättelse om skadan har lämnats till transportören inom 60 dagar efter det att godset överlämnades till mottagaren.

Underrättelse får lämnas till den undertransportör som har lämnat ut godset eller till transportören.

(jfr 288 § i utredningens förslag)

Första stycket

Första stycket avser reklamation vid förlust av eller skada på godset och motsvarar 121 § första stycket i 1891 års sjölag. En underlåten reklamation innebär inte att ersättningskravet upphör utan endast att godset fortsättningsvis presumeras ha varit i gott skick eller i det skick som angetts i transportdokumentet.

Reklamation skall göras vid godsets utlämnande eller om förlusten eller skadan inte kunde iakttas vid utlämnandet, senast tre dagar därefter. Det bör härvid observeras att reklamationsfristen normalt räknas från den tidpunkt då godset överförs i mottagarens besittning. Han skall således ha praktisk möjlighet att undersöka godset.

Andra stycket

I andra stycket, som motsvarar 121 § andra stycket i 1891 års sjölag, föreskrivs med artikel 19:3 i Hamburgreglerna som förebild en viss lättnad i reklamationsplikten beträffande förlust eller skada som blivit konstaterad vid en gemensam besiktning. Om felet inte iakttas vid besiktningen gäller huvudreglerna i första stycket.

Tredje stycket

Tredje stycket innehåller en ny särskild reklamationsregel av reell art för dröjsmålsskador enligt 28 §. Regeln, som har artikel 19:5 i Hamburgreglerna som förebild, utesluter ersättningskrav som inte framställs skriftligt till transportören inom 60 dagar från det godset överlämnades till mottagaren. Den korta reklamationsfristen skall ses mot bakgrund av att en dröjsmålsskada normalt inte är svår att konstatera och att ett dröjsmål i de flesta fall endast leder till ett beloppsmässigt mindre ersättningsanspråk.

Fjärde stycket

Även bestämmelsen i fjärde stycket är ny och syftar till att underlätta reklamationsskyldigheten då transporten utförts av en undertransportör. Det kan nämligen vara svårt för mottagaren av godset att redan vid reklamationstillfället avgöra om ett ersättningsanspråk skall riktas mot transportören eller mot undertransportören.

Bidrag vid gemensamt haveri m.m.

39 §

Bestämmelserna i 24 - 38 §§ om transportörens ansvar för förlust

av eller skada på godset gäller även i fråga om mottagarens rätt att vägra betala bidrag vid gemensamt haveri och transportörens skyldighet att utge ersättning för ett sådant bidrag eller för bärgarlön som mottagaren har betalt.

(jfr 289 § i utredningens förslag)

Utöver förluster på grund av sakskador och dröjsmålsskador kan en lastägare också drabbas av andra kostnader i samband med en transport. Praktiskt viktiga fall gäller uppkomna kostnader på grund av mottagarens skyldighet att betala bärgarlön eller bidrag vid gemensamt haveri.

Enligt denna paragraf, som är ny i förhållande till 1891 års sjölag, skall ansvarsbestämmelserna i 24-38 §§ ha motsvarande tilllämpning i fråga om mottagarens rätt att neka betalning eller kräva ersättning för utgifter av denna typ. Detta innebär således att mottagaren har rätt att vägra utge haveribidrag till transportören om ett ansvarsgrundande vållande föreligger på dennes sida. På samma ansvarsgrunder kan mottagaren också regressvis återkräva vad han tvingats utge i bärgarlön eller i haveribidrag.

Avsändarens skadeståndsansvar

Allmän regel om skadeståndsansvaret

40 §

Avsändaren är inte ansvarig för skada, inbegripet skada på fartyget, som har uppkommit för transportören eller undertransportören utan att skadan har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för. Den för vilken avsändaren svarar är inte heller ansvarig för skada som har uppkommit utan fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för.

(jfr 290 § i utredningens förslag)

Paragrafen, som reglerar avsändarens och hans medhjälpares skadeståndsansvar i allmänhet mot transportören eller undertransportören eller mot personer med rätt i det transporterande fartyget, motsvarar 97 § första stycket i 1891 års sjölag. Bestämmelserna har dock utformats med Haag-Visbyreglerna artikel 4:3 och Hamburgreglerna artikel 12 som förebild.

Reglerna anger att avsändaren och hans medhjälpare inte kan hållas ansvariga såvitt gäller skada som har uppstått utan fel eller försummelse. Sammantaget med reglerna i 4 § innebär detta att transportavtalets bestämmelser normalt är ogiltiga i den mån de pålägger avsändaren och medhjälparen ett strikt ansvar. Avsändaren kan dock undantagsvis ådra sig ett rent strikt ansvar vid hantering av farligt gods. Särskilda bestämmelser om detta finns intagna i 41 §.

Skadeståndsansvaret enligt dessa bestämmelser är inte beloppsmässigt begränsat såvida inte reglerna om s.k. globalbegränsning har tillämpning (se 9 kap. 1 §).

41 §

Har avsändaren överlämnat farligt gods till transportören eller till en undertransportör utan att enligt 7 § upplysa om godsets farliga beskaffenhet och om nödvändiga säkerhetsåtgärder och har den som tar emot godset inte heller annars kännedom om dess farliga beskaffenhet, är avsändaren ansvarig mot transportören och varje undertransportör för kostnader och annan skada som uppkommer med anledning av transporten av sådant gods. Transportören eller undertransportören får i sådant fall efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att betala ersättning.

Den som från annan än avsändaren har tagit emot godset med kännedom om dess farliga beskaffenhet får inte åberopa bestämmelserna i första stycket.

Gods som visar sig utgöra fara för person eller egendom får transportören efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra utan skyldighet att betala ersättning.

(jfr 291 § i utredningens förslag)

Denna paragraf reglerar avsändarens särskilda ansvar för farligt gods samt transportörens rättigheter att vidta åtgärder med avseende på sådant gods. Med undantag för den regel som ges i tredje stycket åsyftas inte några ändringar i sak i förhållande till 1891 års sjölag även om bestämmelserna omarbetats i såväl redaktionellt som språkligt hänseende för att anpassas till terminologin vid styckegodstransport.

Första stycket

Första stycket tar sikte på det fall att den transportör eller undertransportör som tar emot godset inte känner till dess farliga beskaffenhet och motsvaras av den speciella styckegodsregeln i 97 § andra stycket i 1891 års sjölag och regeln i 119 § första stycket samma lag. Avsändaren åläggs ett strikt ansvar för skada orsakad av farligt gods. Med "farligt gods" avses då gods som omfattas av 7 § första stycket. Ansvaret för skada orsakad av gods enligt 7 § andra stycket skall däremot bedömas med tillämpning av den allmänna ansvarsregeln i 40 §, varvid avsändarens kännedom om speciella egenskaper hos godset givetvis kan påverka en sådan bedömning.

Det strängare ansvaret gäller mot varje transportör som får godset om hand i transportkedjan. Om däremot avsändaren fullgjort sin upplysningsskyldighet, kan en senare transportör inte göra gällande något strikt ansvar gentemot denne. I sådant fall får eventuella skadeståndsanspråk i första hand riktas mot den förste transportör som inte har lämnat upplysningarna vidare. Detsamma gäller om den förste transportören, fastän avsändaren inte har lämnat honom de relevanta upplysningarna, ändå har kännedom om den fara godset representerar och vilka försiktighetsåtgärder som skall vidtas men underlåter att upplysa en senare transportör om förhållandena.

Om transportören inte kände till godsets farliga beskaffenhet vid mottagandet, har han också rätt att vidta lämpliga åtgärder för att

undanskaffa godset. Om detta sker med omdöme är han fri från all skadeståndsskyldighet. Transportören kan således inte kasta godset överbord om han likaväl kan föra det iland.

Andra stycket

Andra stycket har utformats med artikel 13:3 i Hamburgreglerna som förebild. Av bestämmelsen framgår att ingen transportör som senare i en transportkedja tar emot gods med kännedom om dess farliga beskaffenhet kan framställa skadeståndsanpråk på strikt ansvarsgrund. I en sådan situation gäller huvudregeln i 40 § om avsändarens culpaansvar. Han kan inte heller undanskaffa det farliga godset annat än i sådana faresituationer som avses i tredje stycket.

Tredje stycket

Bestämmelsen i tredje stycket motsvarar 119 § andra stycket i 1891 års sjölag men har fått en vidare tillämpning. Regeln är tillämplig på varje situation där gods plötsligt visar sig utgöra en konkret fara för person eller egendom. Det kan exempelvis röra sig om kemikalier som är ofarliga i sig men som -transportören och avsändaren ovetande - utvecklar en lättantändlig gas vid kontakt med visst annat ämne. Även i den situationen kan den transportör som har hand om godset eliminera faran utan skadeståndsskyldighet om han handlar med omdöme.

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

Konossement och andra transportdokument

Konossement

42 §

Med konossement (*bill of lading*) förstås ett dokument som

1. utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har tagit emot eller lastat godset och

2. betecknas med ordet konossement eller innehåller ett åtagande av transportören att lämna ut godset endast mot att dokumentet återställs.

Konossement får ställas till viss man, till viss man eller order eller till innehavaren. Ett konossement som är ställt till viss man anses som ett orderkonossement, om det inte har gjorts förbehåll mot överlåtelse genom uttrycket "icke till order" eller liknande.

Konossementet bestämmer villkoren för godsets transport och utlämnande, när det gäller förhållandet mellan transportören och en annan innehavare av konossementet än avsändaren. Bestämmelser i transportavtalet som inte har tagits in i konossementet får inte göras gällande mot en sådan innehavare, om inte konossementet innehåller en hänvisning till dem.

(jfr 292 § i utredningens förslag)

Denna paragraf jämte 43-57 §§ innehåller regler om konossement och om rättsverkningarna av att ett konossement utfärdas. Reglerna innebär - såsom närmare berörts i den allmänna motiveringen under

avsnitt 3.2.5 - en anpassning till Hamburgreglerna. Några stöder sig direkt på motsvarande konventionsbestämmelse, varav följer vissa ändringar i sak i förhållande till motsvarande regler i 1891 års sjölag. I andra regler görs endast språkliga och redaktionella ändringar med hänsyn till den nya styckegodsterminologin.

Första stycket

I första stycket ges en definition av konossement. Denna överensstämmer i huvudsak med vad som anges i 151 § första stycket i 1891 års sjölag men har utformats med motsvarande Hamburgregel som förebild. I bestämmelsen anges uttryckligen att dokumentet skall utgöra bevis om ett avtal om sjötransport, något som tidigare endast varit underförstått. Det krävs vidare att dokumentet betecknas som konossement eller innehåller ett åtagande av transportören att lämna ut godset endast mot att dokumentet återställs. Att konossementet skall vara undertecknat av transportören eller någon som handlar på dennes vägnar framgår nu av 46 § tredje stycket.

Andra stycket

Andra stycket överensstämmer helt med 154 § i 1891 års sjölag och någon ändring i sak åsyftas således inte. Av bestämmelsen framgår att ett konossement normalt är av löpande karaktär. För att ett konossement skall behandlas som ett rektakonossement, dvs. som icke-löpande, krävs förbehåll för detta med uttryck som "icke till order" eller annat liknande uttryck. I sammanhanget bör uppmärksammas att vissa utländska rättsordningar intar en motsatt hållning vad avser konossementets karaktär av löpande resp. icke-löpande handling. Är exempelvis ett konossement under amerikansk rätt ställt till viss person, s.k. straight bill of lading, motsvarar det närmast en sjöfraktsedel. En exportör som avser att använda sig av ett löpande konossement vid godstransporten bör därför se till att detta utställs till viss person med tillägget "eller order" eller liknande, eller till innehavaren.

Tredje stycket

Regeln i tredje stycket motsvarar 160 § första stycket i 1891 års sjölag och dess syfte är främst att stärka konossementets omsättningsvärde. En förvärvares rättigheter och skyldigheter skall klart framgå av konossementet. Kännedom om villkoren i ett bakomliggande transportavtal saknar således betydelse, såvida inte en hänvisning gjorts i konossementet (s.k. incorporation clauses). För att markera att regeln blir tillämplig så snart konossementet blivit omsatt har ordet "mottagaren" i gällande sjölagsregel ändrats till "annan innehavare av konossementet än avsändaren".

Genomgångskonossement

43 §

Med genomgångskonossement förstås ett konossement i vilket det

anges att transporten av godset skall utföras av mer än en transportör. Den som utfärdar ett genomgångskonossement skall se till att det i ett särskilt konossement som utfärdas för en del av transporten anges att godset transporteras enligt genomgångskonossement.

(jfr 293 § i utredningens förslag)

Paragrafens regler om s.k. genomgångskonossement har överförts från 167 § i 1891 års sjölag.

Första stycket

I första stycket ingår en definition av genomgångskonossement. Uttrycket "transportör" i bestämmelsen skall förstås i enlighet med definitionen av transportör i 1 §. Av denna definition framgår att med transportör i detta kapitel endast avses sjötransportör. För att ett dokument skall vara ett genomgångskonossement i kapitlets mening måste detta således utvisa att transporten skall utföras av flera sjötransportörer än en. En transport som skall utföras av endast en sjötransportör blir således inte en genomgångstransport när i transporten ytterligare deltar endast t.ex. en vägtransportör. Transporten kan dock utföras av enbart undertransportörer.

Andra stycket

I andra stycket föreskrivs att den som utfärdar ett genomgångskonossement är skyldig se till att förhållandet antecknas i eventuella lokala konossement. Syftet med detta är främst att förhindra komplikationer på grund av konkurrens mellan olika konossement för samma gods men även att upplysning skall ges om samtliga villkor under vilka godset transporteras.

Avlastarens rätt att få konossement

44 §

När transportören har tagit emot godset skall han på avlastarens begäran utfärda mottagningskonossement.

Sedan godset har lastats skall ombordkonossement utfärdas, om avlastaren begär det. Om mottagningskonossement har utfärdats skall det återlämnas när ombordkonossementet utfärdas. Ett mottagningskonossement utgör ett ombordkonossement sedan det på dokumentet har antecknats namnet på det eller de fartyg som godset har lastats i samt tiden för lastningen.

Avlastaren har rätt att få särskilda konossement för delar av godset, om det kan ske utan väsentlig olägenhet.

(jfr 294 § i utredningens förslag)

Reglerna, som anger transportörens skyldigheter mot avlastaren vid utfärdande av konossement, har överförts från 95 § i 1891 års sjölag.

Första och andra styckena

Första och andra styckena, som också har sin motsvarighet i artiklarna 14:1 och 15:2 i Hamburgreglerna, innebär ingen ändring

Tredje stycket

Bestämmelsen, som inte har någon motsvarighet i Hamburgreglerna, anger avlastarens rätt att kräva särskilda konossement för delar av godset.

Befälhavarkonossement

45 §

Ett konossement som har undertecknats av befälhavaren på det fartyg som transporterar godset skall anses vara undertecknat på transportörens vägnar.

(jfr 295 § i utredningens förslag)

Denna paragraf, som saknar motsvarighet i 1891 års sjölag, grundar sig på artikel 14:2 i Hamburgreglerna och slår fast att ett konossement som har utfärdats av befälhavaren på det fartyg som transporterar godset skall anses vara undertecknat på transportörens vägnar.

Konossementets innehåll

46 §

Ett konossement skall innehålla uppgift om

1. godsets art, inbegripet dess farliga egenskaper, nödvändiga märken för att identifiera godset, kolli- eller stycketal samt godsets vikt eller mängd uttryckt på annat sätt, allt enligt avlastarens uppgifter,
2. godsets och förpackningens synliga tillstånd,
3. transportörens namn och orten där han har sitt huvudkontor,
4. avlastarens namn,
5. mottagaren, när denne har angetts av avlastaren,
6. den i transportavtalet angivna lastningshamnen och den dag då transportören tog emot godset i denna hamn,
7. den i transportavtalet angivna lossningshamnen och en eventuell överenskommelse om tiden för godsets utlämnande i denna hamn,
8. antalet exemplar, om konossementet har utställts i mer än ett exemplar,
9. orten där konossementet har utställts,
10. fraktens storlek, om den skall betalas av mottagaren, eller uppgift om att frakt skall betalas av honom samt övriga villkor för godsets transport och utlämnande,
11. i vad mån transporten är underkastad konventionen (4 § tredje stycket),
12. att godset i förekommande fall skall eller får transporteras på däck, och
13. den högre ansvarsgräns som parterna kan ha avtalat.

Ett ombordkonossement skall dessutom innehålla uppgift om fartygets namn och nationalitet, platsen för lastningen samt dagen då lastningen avslutades.

Konossementet skall undertecknas av transportören eller någon som handlar på hans vägnar. Underskriften får framställas på mekanisk eller elektronisk väg.

(jfr 296 § i utredningens förslag)

Första stycket

Bestämmelsen innehåller en "lista" på vilka uppgifter ett konossement skall innehålla och motsvarar de uppgiftskrav som finns intagna i 151-152 och 155 §§ i 1891 års sjölag. Dessa krav har kompletterats med ytterligare föreskrifter hämtade från artiklarna 14 och 15 i Hamburgreglerna, såsom krav på angivande i konossementet av farligt gods eller att gods skall eller får lastas på däck. Likaså skall anges transportörens namn och orten där han har sitt huvudkontor och den konventionsreglering som är tillämplig på transporten. Någon regel om sanktioner mot utelämnande av uppgifter - utöver vad som indirekt kan drabba transportören på grund av uppgiftsansvaret enligt 49 och 50 §§ - ges dock inte. Det finns givetvis inget hinder mot att det i konossementet förs in ytterligare uppgifter, exempelvis närmare uppgifter om avsändaren.

Andra stycket

Bestämmelsen innehåller speciella regler för ombordkonossement. Utöver de uppgiftskrav som anges i första stycket skall ombordkonossementet innehålla upplysningar om fartygets namn och nationalitet, platsen för lastningen samt dagen då lastningen avslutades.

Tredje stycket

Kravet på undertecknande förklaras uttryckligen kunna tillfredsställas genom mekaniska och elektroniska förfaranden. I 1891 års sjölag har denna svårighet undgåtts genom användning av begreppet "utfärda" i stället för "underteckna". Skälet till ändringen är lydelsen av Hamburgreglerna. Någon saklig ändring avses inte.

Avsaknad av uppgifter i konossementet

47 §

Ett dokument som uppfyller kraven enligt 42 § första stycket utgör konossement även om uppgift som anges i 46 § saknas.

(jfr 297 § i utredningens förslag)

I denna bestämmelse, som hämtats från artikel 15:3 i Hamburgreglerna, anges uttryckligen att utelämnade dokumentsuppgifter enligt 46 § inte påverkar dokumentets egenskap av konossement under förutsättning att detta i övrigt uppfyller villkoren i den definition som intagits i 42 § första stycket.

Transportörens undersökningsplikt

48 §

Transportören skall i skälig omfattning undersöka att de uppgifter om godset som tas in i konossementet enligt 46 § första stycket punkt

1 är riktiga. Om han har skälig anledning att betvivla uppgifternas riktighet eller inte har haft rimlig möjlighet att undersöka riktigheten, skall han i konossementet göra förbehåll som ger uttryck för detta.

(jfr 298 § i utredningens förslag)

Bestämmelsen överensstämmer med reglerna i 152 § andra stycket och 161 § andra stycket i 1891 års sjölag. Lagtexten har endast anpassats till reglerna i 46 § med artikel 16:1 i Hamburgreglerna som förebild.

Konossementets bevisverkan

49 §

Konossementet gäller som bevis om att godset har tagits emot eller, om ombordkonossement har utfärdats, lastats såsom det har beskrivits i konossementet, om annat inte visas eller förbehåll har gjorts enligt 48 §. Saknas uppgift om godsets och förpackningens synliga tillstånd i konossementet, skall i detta anses antecknat att godset var i gott synligt tillstånd, om inte annat visas.

Ett konossement som inte utvisar att frakt skall betalas av mottagaren (46 § första stycket punkt 10) utgör, om annat inte visas, bevis om att frakt inte skall betalas av honom. Motsvarande gäller, om det belopp som skall betalas som ersättning för överliggetid inte har angetts i konossementet.

Om tredje man i god tro har löst in konossementet i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är motbevisning enligt första och andra styckena inte tillåten. Om transportören insåg eller borde ha insett att en uppgift om godset var oriktig, får han inte åberopa förbehåll som avses i 48 § om förbehållet inte innehåller en uttrycklig anmärkning om uppgiftens oriktighet.

(jfr 299 § i utredningens förslag)

Denna paragraf överensstämmer med 1891 års sjölag. Endast språkliga och redaktionella ändringar har gjorts.

Första stycket

Första stycket, som motsvarar 161 § första och tredje styckena i 1891 års sjölag, fastslår grundsatsen att godset skall anses ha tagits emot eller lastats av transportören såsom det har beskrivits i konossementet, om inte annat visas eller förbehåll gjorts enligt 48 §. Det betyder att transportören har bevisbördan för att godset inte tagits emot såsom det har beskrivits i konossementet och likaså bevisbördan för att godset får lastas på däck fastän det inte framgår av konossementet.

Andra stycket

I andra stycket regleras konossementets bevisverkan med avseende på mottagarens skyldighet att betala frakt och ersättning för överliggetid. Reglerna motsvarar den praxis som utbildats kring 112 och 160 §§ i 1891 års sjölag.

Tredje stycket

Av bestämmelserna i första och andra styckena framgår att konossementet förlorar sin bevisverkan om det kan visas att annat överenskommits mellan transportören och avsändaren. Enligt tredje stycket gäller detta dock inte mot en godtroende förvärvare av konossementet. Inte heller kan transportören enligt detta stycke undandra sig sin undersökningsplikt enligt 48 § genom att bruka förbehåll av mer generell art ("said to be" etc). Dessa regler har sin motsvarighet i 161 § första och andra styckena i 1891 års sjölag och syftar till att stärka konossementets omsättningsvärde.

Ansvar för vilseledande uppgifter

50 §

Lider tredje man skada genom att lösa in konossement i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är transportören ansvarig om han insåg eller borde ha insett att konossementet var vilseledande för tredje man. Rätt till ansvarsbegränsning enligt detta kapitel föreligger därvid inte.

Om godset inte motsvarar uppgifterna i konossementet, är transportören på mottagarens begäran skyldig att uppge om avlastaren har åtagit sig att hålla transportören skadeslös för oriktig eller ofullständig uppgift (indemnitetsförklaring) och att låta mottagaren få del av en sådan förklaring.

(jfr 300 § i utredningens förslag)

Första stycket

Bestämmelsen innehåller regler om transportörens "rena" eller "äkta" uppgiftsansvar och har sin motsvarighet i 162 § i 1891 års sjölag. Någon ändring i sak åsyftas inte. Detta innebär att uppgiftsansvaret, som grundas på vårdslöshet, också framdeles kompletterar eller i vissa fall även överlappar ansvaret enligt 49 §. Som ett förtydligande har lagts till i lagtexten att transportören inte kan begränsa det ansvar som utkrävs enligt denna bestämmelse.

Andra stycket

Bestämmelsen innehåller regler om avgivna indemnitetsförklaringar (s.k. back letters) och motsvarar 163 § i 1891 års sjölag. Bestämmelsen lägger en skyldighet på transportören att på mottagarens begäran upplysa om indemnitetsförklaringar. Denna skyldighet syftar till att skydda mottagaren och hans försäkringsgivare och kan vara betydelsefull vid en bedömning av om transportören har fullgjort sin undersöknings-och upplysningsplikt enligt bestämmelserna i 48 §. Att back letters inte kan åberopas mot en tredje man (jfr artikel 17:2 i Hamburgreglerna) torde följa av allmänna regler. Vad gäller giltigheten av ett back letter i förhållandet mellan transportören och avlastaren regleras detta i 51 §.

51 §

Avlastaren ansvarar mot transportören för riktigheten av de uppgifter om godset som på hans begäran har tagits in i konossementet.

Om avlastaren har åtagit sig att ersätta transportören för skada som uppkommer till följd av att konossement utfärdas med felaktiga uppgifter eller utan förbehåll, är han ändå inte ansvarig om detta har gjorts i syfte att vilseleda förvärvare av konossementet. I ett sådant fall svarar avlastaren inte heller enligt första stycket.

(jfr 301 § i utredningens förslag)

Första stycket

I första stycket fastställs det strikta ansvar som avlastaren har för lämnade uppgifter om godset. Regeln överensstämmer helt med 153 § i 1891 års sjölag och har också en motsvarighet i artikel 17:1 i Hamburgreglerna.

Andra stycket

Bestämmelserna i andra stycket är nya och har utformats med artikel 17:3 i Hamburgreglerna som förebild. Bestämmelsen innehåller ett undantag från den underförstådda huvudregeln att en indemnitetsförklaring (back letters) i princip gäller mellan transportören och avlastaren. Undantaget tar sikte på den speciella situationen att transportören utfärdar ett "rent" konossement mot indemnitetsförklaring från avsändaren och därvid handlar i syfte att vilseleda tredje man. Det kan exempelvis röra sig om ett osant intygande av transportören avseende vissa uppgifter som lämnats för att tas in i konossementet eller för uppgifter om godsets synliga tillstånd. I en sådan situation kan transportören inte framställa krav mot avlastaren på grund av indemnitetsförklaringen och inte heller enligt reglerna i första stycket.

52-55 §§

Rätt att få ut godset

52 §

Den som företer ett konossement och genom dess innehåll eller, vid orderkonossement, genom en sammanhängande och till honom fortgående följd av överlåtelser (indossament) eller överlåtelse in blanco framträder som rätt innehavare av konossementet, är behörig som mottagare av godset.

Om konossementet har utfärdats i flera exemplar är det för utlämnande på bestämmelseorten tillräckligt att mottagaren visar sin behörighet genom att förete ett konossementsexemplar. Lämnas godset ut på en annan plats, måste dessutom övriga exemplar återlämnas eller säkerhet ställas för anspråk som innehavare av utelöpande exemplar kan göra gällande mot transportören.

53 §

Anmäler sig flera mottagare, och företer de skilda exemplar av konossementet, skall transportören lägga upp godset under säker vård för rätt mottagares räkning. Underrättelse om åtgärden skall snarast lämnas till dem som har anmält sig.

Utlämnande mot konossement

54 §

Mottagaren har rätt att få ut godset endast om han deponerar konossementet och lämnar kvitto allteftersom godset lämnas ut.

Sedan allt gods har lämnats ut, skall konossementet med påtecknad kvittering återställas till transportören.

Utlämnande när konossementet har förkommit

55 §

Har ansökan gjorts om dödande av ett förkommet konossement får sökanden, sedan offentlig stämning har utfärdats, fordra att godset lämnas ut, om säkerhet ställs för ersättning som transportören kan tvingas att betala på grund av det förkomna konossementet.

(jfr 302 - 305 §§ i utredningens förslag)

Bestämmelserna i dessa paragrafer, vilka gäller rätten att få godset utlämnat till sig, grundar sig inte på någon konventionsreglering utan på regler som utbildats genom internationella handelsbruk. Reglerna överensstämmer helt med motsvarande regler i 156-159 §§ i 1891 års sjölag och endast språkliga ändringar har företagits.

56 och 57 §§

Förvärv av konossement i god tro

56 §

Överlåter en konossementsinnehavare konossementsexemplar till flera personer, har den som först tar emot ett exemplar i god tro rätt till godset. Om godset har lämnats ut på bestämmelseorten till innehavaren av ett annat exemplar, är denne inte skyldig att lämna ifrån sig vad han redan i god tro har fått ut.

Den som i god tro har förvärvat ett order- eller innehavarkonossement är inte skyldig att lämna ut konossementet till den för vilken det har förkommit.

Stoppningsrätt m.m.

57 §

Den rätt en säljare har att hindra att det sålda godset utges eller att kräva det tillbaka gäller även om konossement beträffande godset har överlämnats till köparen.

Rätt enligt första stycket får inte göras gällande mot tredje man som i god tro har förvärvat ett order- eller innehavarkonossement.

Bestämmelserna i dessa paragrafer, som reglerar vissa rättsförhållanden vid förvärv av konossement i god tro, har utvecklats på nationell grund. I förhållande till bestämmelserna i 164-166 §§ i 1891 års sjölag har endast språkliga och redaktionella ändringar företagits. Vad gäller stoppningsrätt i allmänhet vid bruk av transportdokument och om rätt att i vissa fall återkräva utlämnat gods finns bestämmelser därom i 61 och 63 §§ köplagen (1990:931).

Sjöfraktsedel

58 §

Med sjöfraktsedel *(sea waybill)* förstås ett dokument som

1. utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har tagit emot godset och
2. innehåller ett åtagande av transportören att lämna ut godset till den mottagare som anges i dokumentet.

Avsändaren får, även sedan sjöfraktsedel har utfärdats, bestämma att godset skall lämnas ut till någon annan än den mottagare som anges i dokumentet, om han inte i förhållande till transportören har avstått från denna rätt eller mottagaren inte redan har gjort sin rätt gällande. Konossement får begäras enligt 44 §, om avsändaren inte har avstått från sin rätt enligt andra stycket att utse en annan mottagare.

(jfr 308 § i utredningens förslag)

I modern linjefart har icke-negotiabla transportdokument kommit till användning i allt större omfattning. Ett sådant dokument är den s.k. sjöfraktsedeln (sea waybill). Bestämmelser om detta ges i denna och i följande paragraf (59 §).

Första stycket

Första stycket innehåller en definition av begreppet sjöfraktsedel. Denna har utformats med utgångspunkt från de två grundläggande funktionerna hos ett transportdokument sådana de angetts i artikel 18 i Hamburgreglerna, nämligen att vara bevis om att ett transportavtal träffats och om att godset blivit mottaget. Därjämte måste dokumentet innehålla ett åtagande av transportören att lämna ut godset till den som anges som mottagare. Detta innebär bl.a. att godset kan lämnas ut till mottagaren utan att - till skillnad från vad som gäller vid bruk av konossement - ett originaldokument behöver presenteras och återställas. Utlämningsförfarandet är således helt oberoende av själva transportdokumentet.

Andra stycket

I andra stycket sägs att avsändaren kan förfoga över godset under transporten, exempelvis genom att begära att transporten avbryts eller genom att ange en ny mottagare. En förutsättning är dock att avsändaren inte avstått från denna rättighet gentemot transportören eller

att den angivne mottagaren sedan godset kommit fram till bestämmelseorten hunnit framställa sitt anspråk på godsets utlämnande.

Tredje stycket

Av tredje stycket framgår att konossement kan begäras enligt 44 § så länge avsändaren har kvar sin förfoganderätt enligt andra stycket. Senare kan transportkunden inte växla dokumenttyp; en annan ståndpunkt skulle störa funktionerna.

Sjöfraktsedelns innehåll och bevisverkan

59 §

En sjöfraktsedel skall innehålla uppgift om det gods som har tagits emot för transport, avsändaren, mottagaren och transportören, transportvillkoren samt frakt och andra kostnader som skall betalas av mottagaren. Bestämmelserna i 46 § tredje stycket och 48 § har motsvarande tillämpning.

Om inte annat visas utgör sjöfraktsedeln bevis om transportavtalet och om att godset har tagits emot så som det har beskrivits i dokumentet.

(jfr 309 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i denna paragraf avser huvudsakligen sjöfraktsedeln som bevismedel.

Första stycket

Med hänsyn till sjöfraktsedelns icke-negotiabla karaktär har bestämmelserna i första stycket om dokumentets innehåll gjorts enkla. Principerna för transportörens plikt att undersöka riktigheten av lämnade godsuppgifter gäller dock även för sjöfraktsedlar för att på så sätt uppgifterna skall bli så tillförlitliga som möjligt. I likhet med konossementet utgör nämligen sjöfraktsedeln också bevis om transportvillkoren och om att godset tagits emot i det skick som angetts i dokumentet.

Andra stycket

Eftersom fraktsedeln inte är negotiabel har transportören enligt andra stycket - till skillnad från vad som i vissa fall gäller vid konossement - alltid möjlighet att motbevisa dokumentets innehåll.

Tvister

Jurisdiktions- och skiljedomsklausuler

60 §

Ett avtal som har ingåtts innan tvist har uppkommit och som inskränker kärandens rätt att få en tvist om transport av styckegods enligt detta kapitel prövad vid domstol är ogiltigt i den mån det begränsar kärandens rätt att enligt eget val väcka talan vid domstol

för den ort
1. där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, där svaranden har sin vanliga vistelseort,
2. där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts, eller
3. där den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger.

Utan hinder av vad som föreskrivs i första stycket kan talan alltid väckas vid domstol för den ort som har angetts i transportavtalet. Efter det att tvist har uppkommit får parterna fritt avtala hur en tvist skall behandlas.

Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti som innehåller bestämmelser om behörig domstol eller skiljedomsförfarande utan att konossementet uttryckligen anger att dessa bestämmelser är bindande för innehavaren av konossementet, får transportören inte åberopa bestämmelserna mot en innehavare av konossementet som har förvärvat det i god tro.

Första stycket gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller om annat följer av lagen (1992:794) med anledning av Sveriges tillträde till Luganokonventionen.

(jfr 310 § i utredningens förslag)

I denna paragraf regleras verkan av s.k. jurisdiktions- eller prorogationsklausuler vid styckegodstransport. Syftet med bestämmelserna är främst att förhindra ett kringgående av den tvingande ansvarsregleringen i detta kapitel. Detta sker genom att en kärande vid tvist tillförsäkras möjlighet att väcka talan vid domstolen för en ort med rimlig anknytning till den transport som det är fråga om.

Första stycket

I första stycket anges att ett s.k. förhandsavtal om jurisdiktion är ogiltigt i den mån det inskränker kärandens möjlighet att väcka talan vid någon av de domstolar som där anges. Kärande kan därvid vara såväl transportören som transportkunden. De domstolar som anges i punkterna 1-3 har en naturlig anknytning till transporten. Exempelvis kan bevisning om en skada bäst finnas att tillgå i den faktiska lossningshamnen.

Bestämmelsens begränsning till vissa angivna domstolar innebär att något hinder inte föreligger att genom prorogation utesluta andra domstolar. Detta betyder exempelvis att ett avtal som hindrar käranden att föra talan vid den domstol där det transporterande fartyget belagts med kvarstad i princip får giltig verkan. Detta överensstämmer med den praxis som utvecklats i anslutning till 1891 års sjölag.

Andra stycket

Enligt andra stycket har en kärande alltid möjlighet att väcka talan vid domstolen för den ort som angetts i en prorogationsklausul i transportavtalet. Innebörden av detta är att käranden kan välja att

avstå från det skydd som följer av första stycket. Detta framgår redan av första stycket som endast gäller förbud mot vissa begränsningar i kärandens valrätt. Bestämmelsen i andra stycket får därför närmast betydelse vid avgörandet av transportörens ansvar för undertransportör enligt 35 §. Vidare anges som ett förtydligande att sedan tvist uppkommit kan parterna fritt avtala hur en tvist skall behandlas, dvs. var den skall handläggas eller att den skall avgöras genom skiljedom.

Tredje stycket

Regeln i tredje stycket skall ses som ett skydd för en konossementsinnehavare som förvärvat konossementet i god tro. Om en jurisdiktions- eller skiljedomsklausul finns intagen i ett bakomliggande certeparti blir konossementsinnehavaren bunden av denna endast om konossementet särskilt och uttryckligen anger detta. Det är således inte tillräckligt att konossementet innehåller en allmän hänvisning till certepartiets villkor.

Fjärde stycket

Fjärde stycket anger att bestämmelserna i första stycket inte gäller vid cross trade, dvs. fart som inte berör något nordiskt land. Regeln skall ses i sammanhang med möjligheten till lagval enligt 2 § tredje stycket och har utformats på motsvarande sätt. Första stycket gäller inte heller om annat följer av den lagstiftning som grundas på konventionen den 16 september 1988 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område (den s.k. Luganokonventionen).

Skiljedom

61 §

Oavsett vad som föreskrivs i 60 § första stycket får parterna genom skriftligt avtal överenskomma att tvister skall hänskjutas till avgörande genom skiljedom. Som en del av skiljeavtalet gäller alltid att skiljeförfarandet efter kärandens val skall äga rum i en av de stater, där ort som anges i 60 § första stycket är belägen samt att skiljenämnden skall tillämpa bestämmelserna i detta kapitel.

Bestämmelserna i 60 § andra och tredje styckena har motsvarande tillämpning.

Första stycket gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.

(jfr 311 § i utredningens förslag)

I denna paragraf anges att tvister i anledning av styckegodstransport i vissa fall även kan avgöras genom skiljedom. För att förhindra ett kringgående av de restriktiva reglerna om jurisdiktionsklausuler i 60 § har dock käranden tillerkänts en motsvarande valrätt vad gäller skiljeavtal som har ingåtts på förhand.

Första stycket

I första stycket anges att skiljeavtalet skall vara skriftligt. I övrigt har bestämmelserna utformats i enlighet med artikel 22:5 i Hamburgreglerna. Således föreskrivs - till skillnad från vad som kan gälla på andra transportområden - att angivna villkor om orten för skiljeförfarandet respektive tillämplig lag alltid gäller som en del av skiljeavtalet.

Andra stycket

Andra stycket hänvisar till 60 § andra och tredje styckena. Detta innebär att skiljeförfarandet efter kärandens val även får äga rum på den ort som angetts i skiljedomsklausulen eller i skiljeavtalet samt att, sedan tvist uppstått, parterna fritt kan avtala om var och hur ett skiljeförfarande skall ske. Hänvisningen innebär också att en konossementsinnehavare som förvärvat konossementet i god tro är skyddad mot överraskande skiljedomsklausuler i ett bakomliggande certeparti.

Tredje stycket

I tredje stycket har intagits en bestämmelse som motsvarar 60 § fjärde stycket. Regeln innebär att bestämmelserna i första stycket endast gäller vid fart som berör ett nordiskt land.

5.1.14 14 kap. Om befraktning av fartyg

INLEDANDE BESTÄMMELSER

Tillämpningsområde och definitioner

1 §

Bestämmelserna om befraktning gäller hel- och delbefraktning av fartyg. Bestämmelserna om resebefraktning gäller också konsekutiva resor när annat inte har angetts.

I detta kapitel avses med

bortfraktare: den som genom avtal för befordran av gods bortfraktar ett fartyg till annan, *befraktaren,*

avlastare: den som avlämnar godset för lastning,

resebefraktning: befraktning där frakten skall beräknas per resa,

konsekutiva resor: ett visst antal resor som utförs efter varandra enligt ett befraktningsavtal som avser ett bestämt fartyg,

tidsbefraktning: befraktning där frakten skall beräknas för tid,

delbefraktning: befraktning som gäller mindre än ett helt fartyg eller än en full last när certeparti används.

Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om befraktning av fartyg i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Vid avtal om befraktning i inrikes fart i Danmark, Finland eller Norge gäller lagen i det land där befordringen utförs.

Vid befraktning i fart som inte omfattas av tredje stycket gäller bestämmelserna i detta kapitel när svensk rätt skall tillämpas.

(jfr 312 § i utredningens förslag)

I denna paragraf, som i huvudsak motsvarar 71 § i 1891 års sjölag, anges befraktningskapitlets tillämpningsområde och vissa grundläggande begrepp på befraktningsområdet.

Första stycket

Första stycket anger att reglerna om befraktning skall tillämpas på såväl hel- som delbefraktning. Vidare läggs fast för undvikande av tveksamhet att reglerna för resebefraktning skall gälla även konsekutiva resor om befraktningsavtalet (certepartiet) inte anger annat.

Andra stycket

En närmare precisering av de två befraktningsformerna hel- och delbefraktning görs i andra stycket genom en definition av begreppet delbefraktning. Även en definition av begreppet konsekutiva resor har införts.

I andra stycket har - utöver vad som nämnts ovan - samlats definitioner av ytterligare några viktiga begrepp inom befraktningsområdet. Med bortfraktare och befraktare avses detsamma som i 71 § i 1891 års sjölag, dock att textens formulering gjorts fartygscentrerad. Begreppen resebefraktning och tidsbefraktning överensstämmer likaså med regleringen i 1891 års sjölag.

En ny definition i lagtexten avser begreppet avlastare. Med avlastare avses detsamma som vid styckegodstransport (jfr 13 kap. 1 §).

Det är av vikt att befordringsformerna delbefraktning och styckegodstransport inte förväxlas. Om det föreligger delbefraktning eller styckegodstransport får i första hand avgöras genom det avtalsdokument som parterna använder eller avser att använda. Avtalet om delbefraktning skall engagera ett visst fartyg medan vid styckegodstransport avtalet har en godscentrerad karaktär.

Till skillnad mot vad som gäller enligt 71 § andra stycket i 1891 års sjölag kan delbefraktning komma i fråga även på tidsbefraktningsområdet ("space charter"). Tidscertepartierna avser dock normalt ett helt fartyg.

Tredje stycket

Enligt tredje stycket gäller befraktningskapitlets bestämmelser vid inrikes fart i Sverige samt vid internordisk fart. Jämfört med regleringen i 169 § första stycket i 1891 års sjölag, där det anges att lagen i den stat där avgångsorten är skall tillämpas, föreligger således den skillnaden att svensk rätt kommer till användning vid svenska domstolar även när resan sker till Sverige från ett annat nordiskt land eller mellan nordiska länder. Någon praktisk skillnad bör detta knappast innebära eftersom befraktningsreglerna avses bli i det närmaste identiska i de nordiska länderna. I sista punkten görs dock undantag från principen om tillämpning av domstolslandets lag vid inrikes resor i Danmark, Finland och Norge. Regeln tar sikte på den situationen, att man i de nordiska länderna eller i något av dem skulle vilja införa ett enhetligt ansvarssystem avseende olika slag av inrikes befordran av gods (se även vid 2 § i 13 kap. vad avser styckegods-

Fjärde stycket

Några lagvalsregler för utomnordisk certepartifart ges inte. I fjärde stycket anges endast att befraktningskapitlets bestämmelser skall tillämpas i de fall svensk rätt kommer till användning. Lagvalet får avgöras enligt certepartiets bestämmelser eller annars enligt allmänna internationellt privaträttsliga regler.

Avtalsfrihet

2 §

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte i den mån annat följer av avtalet, av praxis som har utbildats mellan parterna eller av handelsbruk eller annan sedvänja som måste anses bindande för parterna.

Vid resebefraktning i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge får bestämmelserna i 27 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller bestämmelserna i 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket. I befraktningsavtalet får dock tas in bestämmelser om gemensamt haveri. Om begränsningar i avtalsfriheten i inrikes fart i Danmark, Finland eller Norge gäller lagen i det land där befordringen utförs.

Vid befraktning i fart som avses i 13 kap. 2 § första och andra styckena får bestämmelserna i 18 § om utfärdande av konossement inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren.

Att bestämmelserna i detta kapitel inte heller får åsidosättas genom avtal i vissa andra fall följer av 5 §.

(jfr 313 § i utredningens förslag)

Denna paragraf, som reglerar befraktningsreglernas dispositiva omfattning, motsvarar i huvudsak 72 § första stycket och 168 § första stycket i 1891 års sjölag.

Första stycket

I första stycket har gjorts vissa förtydliganden i förhållande till 1891 års sjölag utan att några ändringar i sak åsyftas. Härvid har reglerna formulerats med 3 § köplagen som förebild. Således anges uttryckligen i lagtexten att även praxis som har utbildats mellan parterna kan åsidosätta befraktningsreglerna. Vad gäller handelsbruk och annan sedvänja kan endast bruk och sedvänja som måste anses vara bindande för parterna sätta de dispositiva reglerna åt sidan. Vid en prövning av giltigheten, som då måste ske i det enskilda fallet, bör en rad omständigheter beaktas. Som exempel kan anges en sedvänjas fasthet och utbredning, parternas kännedom om den, sedvänjans uppkomst och dess lämplighet (jfr prop. 1988/89:76 s. 65).

Andra stycket

Enligt andra stycket får ansvaret för godsskada inte inskränkas vid avtal om inrikes eller internordisk resebefraktning. Detsamma gäller

de särskilda preskriptionsreglerna i 19 kap. 1 §. Begränsningen av avtalsfriheten till enbart resebefraktning innebär att motsvarande tidsbefraktningsregler blir i princip dispositiva oberoende av fartområde. Likaså förblir utrikes resebefraktning fri, dvs. parterna får såsom tidigare avtala andra villkor även om enligt certepartiet eller genom lagvalsregler svensk rätt skall tillämpas.

Bestämmelserna i detta stycke utgör inget hinder för parterna att träffa överenskommelser om uppgörandet av gemensamt haveri. Bestämmelsen om detta överensstämmer med motsvarande bestämmelse i 13 kap. 4 §.

Regeln i fjärde meningen i samma stycke skall ses som ett komplement till lagvalsregeln i 1 § tredje stycket andra meningen. Om exempelvis dansk lag skall tillämpas av en svensk domstol enligt nämnda lagvalsregel, skall även omfattningen av det tvingande ansvaret avgöras med utgångspunkt från danska regler.

Tredje stycket

I tredje stycket anges att reglerna om utfärdande av ombordkonossement (trampkonossement) vid resebefraktning inte får åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren i viss fart. Det geografiska tillämpningsområdet är detsamma som gäller för linjekonossement. Motsvarande bestämmelser på tidsbefraktningens område är däremot dispositiva.

Fjärde stycket

Av fjärde stycket framgår som en upplysning att även reglerna i 5 § om trampkonossement är tvingande när konossementet bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaren och tredje man. Bestämmelserna i 5 § gäller vid såväl rese- som tidsbefraktning.

Befraktning av ett bestämt fartyg m.m.

3 §

Gäller befraktningsavtalet ett bestämt fartyg, får bortfraktaren inte fullgöra avtalet med ett annat fartyg. Om avtalet ger bortfraktaren rätt att efter eget val sätta in ett annat fartyg än det avtalade eller att i övrigt använda andra fartyg, får bortfraktaren endast sätta in fartyg som är lika ändamålsenliga som det avtalade fartyget. Rätten kan utövas flera gånger.

Om avtalet gäller ett helt fartyg eller en full last, får bortfraktaren inte ta med gods för någon annan än befraktaren. Detta gäller även om fartyget skall gå i ballast för att påbörja en ny resa.

(jfr 314 § i utredningens förslag)

Paragrafen motsvarar 73 och 74 §§ i 1891 års sjölag. Några ändringar i sak åsyftas inte. Vissa tillägg har dock gjorts i utfyllande syfte.

Första stycket

Vid tidsbefraktning, som i mycket liknar ett hyresavtal, är certe-

partiet normalt knutet till ett bestämt fartyg. På resebefraktningsområdet, där resan och lasten ställs i förgrunden på ett annat sätt, kan bortfraktaren emellertid ofta förbehålla sig rätten att sätta in ett alternativt fartyg. I certepartiet förekommer då tillägg av typen "or substitute". I vissa fall, exempelvis vid konsekutiva resor, kan bortfraktaren ha full frihet i valet av fartyg genom klausuler som "name or substitute in owners's option".

I första stycket anges att bortfraktaren vid en substitution endast får sätta in fartyg som är lika ändamålsenliga som det avtalade fartyget. Vid bedömningen av detta kan olika egenskaper hos fartyget vara betydelsefulla. Det kan röra sig om lastförmåga, lastnings- och lossningskapacitet, manöveregenskaper eller ägar- och nationalitetsförhållanden. Även fartygets ålder kan ha betydelse ur försäkringssynpunkt.

Vidare anges i samma stycke att en rätt att ersätta ett fartyg med ett annat kan utövas flera gånger. En inskränkning i denna rätt måste därför ske genom bestämmelser i certepartiet.

Frågan huruvida rätt att sätta in ett annat fartyg föreligger även efter en förlisning eller kondemnation kan vara svårbedömbar. Avtalsparterna har många gånger varit oense om detta, bl.a. på grund av konjunkturläget, och en tolkning av substitutionsklausulen i fråga har fått ske i det enskilda fallet. En särskild regel härom vid förlust och kondemnation av fartyget har därför tagits in i 30 § och 73 §.

Andra stycket

Bestämmelsen i andra stycket överensstämmer helt med 74 § i 1891 års sjölag och gäller såväl rese- som tidsbefraktning. I förtydligande syfte har lagts till att förbudet även gäller en föregående ballastresa eftersom befraktaren inte skall behöva stå risken för tidsspillan eller andra olägenheter. En förutsättning är dock att ballastresan omfattas av certepartiet.

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

Överlåtelse av befraktningsavtal

4 §

Överlåter befraktaren sina rättigheter enligt befraktningsavtalet till någon annan eller vidarebortfraktar han fartyget, förblir han ändå ansvarig för att avtalet fullgörs.

Bortfraktaren får inte överlåta befraktningsavtalet utan samtycke från befraktaren. Har befraktaren samtyckt upphör bortfraktarens ansvar enligt avtalet.

(jfr 315 § i utredningens förslag)

Första stycket

Reglerna i första stycket överensstämmer i sak helt med 75 § i 1891 års sjölag. Befraktaren kan således överlåta sina rättigheter enligt befraktningsavtalet utan samtycke från bortfraktaren men förblir i

gengäld ansvarig för att avtalet ändå fullgörs i dess förpliktande delar. Det kan exempelvis röra sig om skyldigheten att leverera last eller att betala frakt. Han kan även vidarebortfrakta fartyget med samma ansvar. Med vidarebortfraktning avses därvid vad som i tidigare sjörättslig lagstiftning benämnts "underbortfraktning" ("frembortfraktning" på norska).

Andra stycket

I motsats till befraktarens möjligheter kan bortfraktaren inte överlåta befraktningsavtalet på annan utan befraktarens godkännande. Det är nämligen oftast av stor betydelse för befraktaren vem som utför befordringen. Det kan exempelvis vara så att befordringen skall utföras med ett bestämt fartyg med speciella egenskaper. Även ägar- och nationalitetsförhållandena kan vara betydelsefulla i visst fartområde. I andra stycket har därför införts ett uttryckligt krav på befraktarens samtycke för att överlåtelse av befordringsförpliktelserna skall få ske. Lämnas samtycke är å andra sidan bortfraktaren fri från ansvar för att befraktningsavtalet därefter blir fullgjort, om inte avtalsparterna i det särskilda certepartiet gjort förbehåll för ett fortsatt ansvar för den ursprunglige bortfraktaren.

Trampkonossement

5 §

Utfärdar bortfraktaren konossement för gods som befordras med fartyget, bestämmer konossementet villkoren för befordringen och utlämnandet av godset när det gäller förhållandet mellan bortfraktaren och tredje man som innehar konossementet. Bestämmelser i befraktningsavtalet som inte har tagits in i konossementet kan inte göras gällande mot tredje man, om inte konossementet hänvisar till dem.

Bestämmelserna om konossement i 13 kap. 45 - 57 §§ gäller även konossement som avses i första stycket. När det följer av 13 kap. 3 § att bestämmelserna i kapitlet om transport av styckegods skall tillämpas på konossementet, bestäms bortfraktarens ansvar och rättigheter i förhållande till tredje man med motsvarande tillämpning av reglerna i 13 kap. 4 och 24 - 40 §§.

(jfr 316 § i utredningens förslag)

Såväl enligt 1891 års sjölag som enligt denna lag är bestämmelserna om konossement desamma för konossement i linjefart och konossement med bakomliggande certeparti eller annat befraktningsavtal (s.k. trampkonossement) så snart det blivit omsatt. Tekniskt åstadkommes detta genom att det i denna paragraf görs hänvisningar till bestämmelserna om konossement vid styckegodstransport (linjekonossement).

Första stycket

Första stycket, vars främsta syfte är att stärka trampkonossementens omsättningsvärde, anger som huvudregel att konossementsvillkoren gäller i förhållandet mellan bortfraktaren och tredje man som innehar konossementet. Bestämmelsen utgör en parallell till bestämmelsen i

13 kap. 42 § tredje stycket som rör styckegodstransport. Endast den ändringen har företagits i förhållande till 160 § i 1891 års sjölag att begreppet "mottagare" ersatts med det mer omfattande begreppet "tredje man". På så sätt markeras att regeln blir tillämplig så snart ett konossement blivit omsatt.

När konossementet bestämmer förhållandet till tredje man kan bestämmelser i befraktningsavtalet göras gällande endast om konossementet innehåller en hänvisning till befraktningsavtalet. För att en sådan hänvisning skall godtas måste det vara möjligt att identifiera det befraktningsavtal som hänvisningen skall avse. Om det t.ex. finns flera certepartier med olika bestämmelser och det inte går att fastställa vilket certeparti hänvisningen avser, kan den inte beaktas.

Andra stycket

I andra stycket regleras dels trampkonossementets innehåll och rättsverkningar och dels ansvaret för lastskada mot tredje man som innehar konossementet.

Första meningen anger att reglerna för linjekonossement i styckegodskapitlets 45-57 §§ även gäller trampkonossement som innehas av tredje man, dvs. en annan än befraktaren. Vidare anges i andra meningen att ansvarsreglerna i 24-40 §§ i samma kapitel skall tillämpas. Hänvisningen till 13 kap. 4 § innebär att ansvarsreglerna blir tvingande inom det tillämpningsområde som avses i styckegodskapitlets 2 §. Men därutöver kan - utan uttrycklig hänvisning - vissa bestämmelser som getts i tredje mans intresse ha en tvingande karaktär.

I de fall där något trampkonossement inte bestämmer bortfraktarens ansvar mot tredje man gäller ansvarsreglerna i 27 och 63 §§.

RESEBEFRAKTNING

Frakt

6 §

Om inte annat är avtalet, skall den frakt betalas som var gängse när avtalet ingicks.

Om annat eller mer gods än vad som följer av avtalet har inlastats, skall för detta gods betalas gängse frakt vid lastningen, dock inte lägre än den avtalade frakten.

(jfr 317 § i utredningens förslag)

Bestämmelsen ersätter 124 § i 1891 års sjölag. En motsvarande bestämmelse för styckegodstransport finns i 13 kap. 10 §.

Första stycket

På linjefartens område är det normala att frakten följer prislistor och tariffer som offentliggjorts i förväg. Transportkunden kan därför inte drabbas av några större överraskningar. Vid resebefraktning (särskilt

vid konsekutiva resor) kan emellertid en längre tid förflyta mellan certepartiets ingående och resans utförande. För att förhindra att avtalspart skall drabbas av oförutsedda svängningar på fraktmarknaden har därför i första stycket föreskrivits att frakten om den inte avtalats skall bestämmas till gängse frakt när befraktningsavtalet ingicks.

Till skillnad från vad som gäller vid styckegodstransport innehåller befraktningsreglerna (jfr 13 kap. 10 §) inte någon uttrycklig bestämmelse om förfallotiden för frakten. In dubio torde då gälla - såsom tidigare - att betalning skall ske efterskottsvis när godset lämnas ut.

Andra stycket

Genom andra stycket har gällande regler om s.k. överlossat gods utökats till att omfatta även annan last än vad som avtalats. Det kan exempelvis röra sig om farligt gods för vilket gäller en helt annan fraktsats. För att ge full kompensation åt resebortfraktaren anges därför att gängse frakt vid inlastningstillfället skall betalas, dock att regeln inte får leda till en lägre frakt än den som i övrigt blivit avtalad.

Sjövärdighet

7 §

Resebortfraktaren skall se till att fartyget är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat och att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka gods lastas, är i gott skick för att godset skall kunna tas emot, befordras och bevaras.

(jfr 318 § i utredningens förslag)

Denna bestämmelse är med undantag för vissa ordval identisk med den regel om sjövärdighet som finns intagen i 13 kap. 12 § andra stycket.

Lagrådet har, på motsvarande sätt som beträffande bestämmelsen i 13 kap. 12 §, förordat att även förevarande bestämmelse utformas i närmare överensstämmelse med sjövärdighetsregeln i 6 kap. 1 §. Som jag närmare har utvecklat i specialmotiveringen till förstnämnda paragraf har jag inte varit beredd att godta Lagrådets förslag i nu aktuellt avseende.

Resebefraktarens val av lastnings- och lossningshamn

8 §

Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt att välja lastnings- eller lossningshamn, skall fartyget gå till den hamn som han anvisar, om den är tillgänglig och fartyget kan ligga flott och säkert och utan hinder gå in eller ut med lasten. Val av lossningshamn skall

senast vid lastningens slut.

Har resebefraktaren beordrat fartyget till en osäker hamn, är han ansvarig för skada som därigenom orsakas fartyget om han inte visar att fel eller försummelse inte föreligger hos honom själv eller någon som han svarar för.

Vid konsekutiva resor skall rätten att välja vilka resor som fartyget skall utföra utövas på ett sådant sätt att de sammanlagda längderna av lastresorna respektive ballastresorna enligt avtalet blir väsentligen desamma. I annat fall är resebefraktaren skyldig att betala ersättning för fraktförlust.

Resebefraktaren får inte ändra valet av hamn eller resa.

(jfr 319 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i denna paragraf, som saknar motsvarighet i 1891 års sjölag, speglar några grundläggande principer som utvecklats inom kontraktsrätten i de fall resebefraktaren i befraktningsavtalet har fått en optionsrätt med avseende på vilka hamnar som skall angöras eller vilka resor som skall utföras under avtalstiden. Sådana optionsklausuler förekommer numera i stor utsträckning i certepartierna. Men samtidigt görs från resebortfraktarens sida förbehåll och begränsningar av olika slag, exempelvis i form av s.k. närklausuler, ballastmilklausuler osv. De principer som anges i lagtexten avses ge stadga åt tolkningen av den flora av olika klausuler som således förekommer.

Första stycket

Första stycket anger att resebefraktaren vid optionsrättens utövande kan välja hamn endast under förutsättning att denna är lämplig med avseende på tillgänglighet och säkerhet. Utan särskild överenskommelse kan resebortfraktaren därför neka att angöra vissa hamnar. När det gäller val av lossningshamn begränsas optionsrätten även tidsmässigt. Valet måste göras innan lastningens slut för att dröjsmål och extra kostnader inte skall uppstå för resebortfraktaren.

Andra stycket

Bestämmelserna om osäker hamn i andra stycket skall ses som ett komplement till första stycket. Då resebefraktaren tillagts en rätt att välja lastnings- eller lossningshamn bör han också ha ett strängare ansvar i linje med de principer som fastlagts på tidsbefraktningens område. Det kan härvid hänvisas till vad som i detta avseende anförts vid 65 §.

Tredje stycket

I tredje stycket ges en särskild bestämmelse för konsekutiva resor när befraktaren har rätt att välja vilka resor som skall utföras. I sådana fall är han skyldig att se till att det längdmässigt blir en någorlunda balans mellan last- och ballastresorna. Utan en sådan regel kan optionsrätten missbrukas eftersom bortfraktaren normalt bara intjänar frakt under lastresorna. Bryter befraktaren mot regeln blir han ansvarig för bortfraktarens fraktförlust under certepartiet.

Fjärde stycket

Av fjärde stycket framgår att resebefraktaren endast kan göra ett val av hamn eller resa enligt första och andra styckena. Även denna regel föranleds av en önskan att skydda resebortfraktaren mot alltför stora olägenheter och extra kostnader genom onödiga förberedelser.

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

Lastningsplats

9 §

Har bestämd lastningsplats inte avtalats, skall fartyget förläggas till den lastningsplats som resebefraktaren anvisar, såvida denna är tillgänglig och fartyget kan ligga flott och säkert och utan hinder gå ut med lasten.

Om lastningsplats inte har anvisats i tid, skall fartyget förläggas till sedvanlig lastningsplats. Kan det inte ske, skall resebortfraktaren välja en plats där lastningen skäligen kan äga rum.

Vare sig bestämd lastningsplats har avtalats eller inte, har resebefraktaren rätt att få fartyget förhalat från en lastningsplats till en annan, om han svarar för kostnaderna för detta.

(jfr 320 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i denna paragraf motsvarar 77 och 78 §§ i 1891 års sjölag. Endast språkliga och redaktionella ändringar har gjorts.

Lastningstid m.m.

Lastningstid

10 §

Resebortfraktaren är skyldig att låta fartyget ligga kvar för lastning en viss lastningstid, som omfattar *liggetid* och *överliggetid*. Vid befraktning på linjefartsvillkor (*liner terms*) ingår ingen överliggetid i lastningstiden.

(jfr 321 § i utredningens förslag)

Bestämmelsen i första meningen i denna paragraf överensstämmer med 80 § första stycket i 1891 års sjölag. Någon ändring av begreppen lastningstid, liggetid och överliggetid eller av den kostnads- och tidsmässiga riskfördelningen avses inte, annat än att utformningen av begreppet överliggetid har anpassats till framför allt engelsk certepartipraxis (se vid 14 §).

Undantagsregeln i andra meningen är däremot ny. Den anger att lastningstiden inte omfattar någon överliggetid i de fall befraktningen sker på s.k. linjefartsvillkor (liner terms). En sådan certepartiklausul används i vissa fall då avtalsparterna har utformat avtalet så att det faller under reglerna om resebefraktning men de likväl önskar en linjefartsliknande reglering på vissa punkter.

11 §

Liggetid är den tid som skäligen kan påräknas för lastningen när befraktningsavtalet ingås. Vid beräkningen av liggetiden skall hänsyn tas till fartygets och lastens art och storlek, lastningsanordningarna ombord och i hamnen samt andra liknande omständigheter.

Liggetiden beräknas vid klausulerna

1) *fac (fast as can),* med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som fartyget kan ta emot last med oskadade lastningsanordningar,

2) *faccop (fast as can custom of the port),* med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som vanligt lastningssätt i hamnen tillåter,

3) *liner terms* (linjefartsvillkor) med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som vid vanlig lastning i hamnen av fartyg som går i linjefart, med tillägg för den tid som går förlorad vid trafikanhopning.

Om en gemensam tid har bestämts för lastning och lossning löper liggetiden inte ut förrän den gemensamma tiden har gått till ända.

Liggetiden beräknas i arbetsdagar och arbetstimmar. Som arbetsdag räknas varje vardag då arbete utförs det antal timmar som är vanligt i hamnen på vardagar. Som arbetstimme räknas varje timme som kan användas till lastning på vardagar. För de dagar då det arbetas mindre än på arbetsdagar räknas det antal timmar som vanligen används till lastning.

(jfr 322 § i utredningens förslag)

Denna paragraf motsvarar 81 och 87 §§ i 1891 års sjölag, dock med viktiga ändringar och tillägg.

Första stycket

I 1891 års sjölag ges detaljerade regler om liggetidens längd beroende på ett fartygs utrustning och storlek. För fartyg av en viss större dräktighet bestäms liggetiden dock efter en mer allmän skälighetsbedömning. Enligt detta stycke skall en sådan allmän regel gälla för alla fartyg när liggetiden inte bestämts i certepartiet. Ett fartygs storlek och utrustning blir därvid två av flera omständigheter som påverkar beräkningen av liggetiden.

Andra stycket

Det förekommer att liggetiden endast bestäms med utgångspunkt från vissa certepartiklausuler. Förfarandet kommer exempelvis till användning då förhållandena på lastnings- eller lossningsplatsen inte är närmare kända. I syfte att nå en så enhetlig tolkning som möjligt av tre klausuler (fac, faccop, liner terms), som ofta visat sig medföra tvist mellan avtalsparterna, har i andra stycket tagits in en till respektive klausul hörande standard. Dessa standarder fördelar den tidsmässiga risken mellan bortfraktaren och befraktaren vid avvikelser från det normala lastnings- eller lossningsförfarandet.

Tredje stycket

Tredje stycket avser den situationen att gemensam tid för lastning och lossning blivit bestämd och anger att liggetiden inte löper ut förrän all gemensam liggetid tagits i anspråk. Först därefter kan således ersättning för överliggetid komma i fråga.

I 87 § första stycket i 1891 års sjölag föreskrivs att av den gemensamma tiden får inte mer tas i anspråk för lastningen än att en skälig del av tiden återstår för lossningen. Någon sådan begränsning innehåller inte 11 §. Detta betyder exempelvis att all liggetid kan användas i lastningshamnen och åberopas mot mottagaren av godset utan att särskild anteckning om detta skett i berört konossement. Om överliggetid uppkommit redan i lastningshamnen kan dock ersättning för denna krävas enbart om beloppet förts på konossementet. Detta följer av 5 § andra stycket jämfört med 13 kap. 49 § andra stycket.

Fjärde stycket

Fjärde stycket överensstämmer med 81 § tredje stycket i 1891 års sjölag och anger att liggetiden beräknas i arbetsdagar och arbetstimmar. Vidare anges närmare i en kompletterande regel hur antalet dagar och timmar skall beräknas.

Liggetidens början

12 §

Liggetiden börjar inte löpa förrän fartyget ligger på lastningsplatsen och är klart att börja ta in last och resebortfraktaren har gjort anmälan om detta.

Anmälan får göras i förväg men inte förrän fartyget har kommit fram till lastningshamnen. Visar det sig senare att fartyget inte var klart att börja ta in last, skall den tid som går förlorad för att göra fartyget klart inte räknas in i liggetiden.

Anmälan skall göras hos avlastaren eller, om denne inte kan anträffas, hos resebefraktaren. Kan varken avlastaren eller resebefraktaren anträffas, anses anmälan ha gjorts när den avsänts på ett ändamålsenligt sätt.

Tiden räknas antingen från det klockslag då arbetet i hamnen vanligen börjar på morgonen eller från middagsrastens slut. I det förra fallet skall anmälan vara gjord senast en timme före kontorstidens slut föregående dag och i det senare fallet senast klockan tio samma dag.

(jfr 323 § i utredningens förslag)

Första och andra styckena

Bestämmelserna i första och andra styckena motsvarar 82 § första stycket i 1891 års sjölag. Reglerna anger liggetidens början och när anmälan (lastningsnotis) får ske. Någon ändring i sak åsyftas inte. Endast språkliga och redaktionella ändringar har företagits.

Tredje stycket

I tredje stycket föreskrivs hur en anmälan skall göras. Anmälan skall i första hand ges - skriftligt eller muntligt - till avlastaren, eftersom han berörs direkt i sina förberedelser av lastningen. Först

om avlastaren inte kan anträffas skall anmälan göras hos befraktaren. Om ingen av dem kan anträffas skall giltig anmälan ändå anses ha skett när anmälan avsänts på ett ändamålsenligt sätt t.ex. per telex, telefax, brev eller genom bud.

Fjärde stycket

Den exakta tiden på dygnet för liggetidens början och lastningsanmälan anges i fjärde stycket. Regeln överensstämmer i stort med regleringen i 1891 års sjölag, dock att en bättre anpassning gjorts till eventuella variationer i olika hamnars arbetstider.

Hinder

13 §

Kan fartyget inte förläggas till lastningsplatsen på grund av hinder på resebefraktarens sida, får det ändå anmälas klart att börja ta in last med verkan att liggetiden börjar löpa. Detsamma gäller vid trafikanhopning och dessutom vid annat hinder som resebortfraktaren inte skäligen kunnat räkna med när avtalet ingicks.

I liggetiden inräknas inte den tid som går förlorad på grund av hinder på resebortfraktarens sida. Detsamma gäller den tid som går förlorad till följd av att fartyget har förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats av en anledning som resebortfraktaren skäligen kunnat räkna med när avtalet ingicks. Däremot inräknas uppehåll på grund av fartygets förhalning.

(jfr 324 § i utredningens förslag)

Paragrafen motsvarar 83 och 84 §§ i 1891 års sjölag men modifierar reglerna om liggetidens början i fall av hinder.

Första stycket

Bestämmelsen i första stycket första meningen överensstämmer med 1891 års sjölag. Andra meningen avser till en början risken för trafikanhopning. I motsats till vad som gäller enligt 1891 års lag kan bortfraktaren anmäla fartyget lastningsklart vid trafikanhopning även om han kunde ha förutsett sådan anhopning vid avtalstillfället. Bakgrunden till detta är att befraktaren normalt är den som bäst känner till risken för trafikanhopning i lastningshamnen. För andra hinder än trafikanhopning är det däremot avgörande om bortfraktaren skäligen kunde räkna med hindret när avtalet ingicks.

För bestämmelsens tillämpning är det utan betydelse huruvida en viss lastningsplats avtalats eller inte. Därmed försvinner den tidigare så viktiga skillnaden mellan "port charterparty" och "berth charterparty".

Andra stycket

Andra stycket överensstämmer med reglerna i 1891 års sjölag. Endast språkliga och redaktionella ändringar har vidtagits.

14 §

Överliggetid är den tid som fartyget efter liggetidens utgång måste ligga kvar för att bli lastat, om inte överliggetidens längd är fastställd genom avtal.

Överliggetiden beräknas för löpande dagar och timmar från liggetidens utgång. Bestämmelserna i 13 § andra stycket har motsvarande tillämpning.

(jfr 325 § i utredningens förslag)

Bestämmelsen, som gäller överliggetid, motsvarar 85 § i 1891 års sjölag. Viktiga principiella ändringar har dock gjorts.

Första stycket

I första stycket anges att överliggetiden löper till dess lastningen avslutats, inte såsom tidigare under ett visst antal dagar. Regeln, som är en anpassning till internationell certepartipraxis, innebär att om befraktaren fullgör sin skyldighet att betala ersättning för överliggetid (se 15 §) och annat inte följer av avtalet måste bortfraktaren låta fartyget ligga kvar så länge som krävs för lastningen. Enligt 35 § kan dock bortfraktaren i vissa fall häva certepartiet eller förklara lastningen avslutad. Angående de närmare förutsättningarna för detta kan hänvisas till vad som anförs under den paragrafen.

Andra stycket

Regeln i andra stycket om överliggetidens beräkning har anpassats till de ändringar som gjorts i första stycket. Eftersom tiden inte längre bestäms till ett visst antal dagar är det tillräckligt att ange att beräkningen sker för löpande dagar och timmar, inte såsom tidigare för arbetsdagar och arbetstimmar. Hänvisningen till 13 § andra stycket om hur vissa hinder påverkar tidsberäkningen överensstämmer helt med motsvarande hänvisning i 85 § i 1891 års sjölag.

Ersättning för överliggetid

15 §

Resebortfraktaren har rätt till särskild ersättning för överliggetid. Ersättningen bestäms med hänsyn till frakten och till den ökning eller minskning av resebortfraktarens utgifter som följer av att fartyget ligger stilla.

Ersättningen skall betalas vid anfordran.

Om ersättningen inte betalas eller säkerhet inte ställs för den, har resebortfraktaren rätt att göra anteckning om fordringen på konossementet. Gör han inte det får han i stället förelägga resebefraktaren en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får resebortfraktaren häva befraktningsavtalet och kräva ersättning för förlust som beror på att resan inte kommer till stånd.

(jfr 326 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i denna paragraf reglerar den särskilda ersättningen för överliggetid.

Första stycket

Första stycket överensstämmer med 86 § första stycket i 1891 års sjölag (se prop. 1981/82:87 s. 23).

Andra stycket

Regeln i andra stycket har anpassats till bortfraktarens fria disposition över ersättningskravet. Han kan kräva betalning dag för dag, vilket dock sällan görs, eller bestämma sig för någon annan för honom ändamålsenlig betalningstidpunkt. Härvid kan reglerna i 3 kap. 43 § om sjöpanträtt i inlastat gods vara av betydelse.

Tredje stycket

Om ersättningen inte betalas eller säkerhet inte blir ställd för beloppet har bortfraktaren enligt tredje stycket möjlighet att anteckna fordringen på konossementet, om sådant brukas. Bortfraktaren kan således i likhet med regleringen i 1891 års sjölag i stället rikta sitt krav mot mottagaren av godset.

Den kompletterande bestämmelsen om hävning av befraktningsavtalet är däremot ny och kan åberopas av bortfraktaren i det fall han inte väljer eller har möjlighet att föra fordringen på ett konossement. Konstruktionen med hävningsrätt efter en viss skälig tilläggstid är samma lösning som valts i den nya köplagen vid exempelvis utebliven betalning (se prop. 1988/89:76 s. 164). En ställd säkerhet under tilläggstiden upphäver inte denna hävningsrätt. Någon direkt hävning under åberopande av väsentligt avtalsbrott kan däremot inte ske. Enligt allmänna rättsgrundsatser torde dock bortfraktaren kunna häva avtalet direkt eller under tilläggstiden, om det framkommit eller framkommer omständigheter som gör klart att betalning inte kommer att ske.

Om hävning sker följer också ett skadeståndsansvar för befraktaren. Ersättningen är inte begränsad till något visst slag av skada men i de flesta fall torde - förutom för utlägg och kostnader föranledda av själva dröjsmålet med betalningen - ersättning för fraktförlust främst komma i fråga. Befrielse från ersättningsskyldighet torde enligt allmänna rättsgrundsatser förekomma endast vid betalningshinder av mer kvalificerat slag (jfr för köprättens del 57 § köplagen, 1990: 931).

Bortfraktarens rätt till dröjsmålsränta regleras i räntelagen.

Lastning

Lastning och stuvning

16 §

Följer inte något annat av vad som är brukligt i hamnen, skall resebefraktaren avlämna godset vid fartygets sida och resebortfraktaren

ta det ombord. Vid klausulerna
1) *fio (free in and out)*, skall resebefraktaren sörja för lastningen,
2) *liner terms* (linjefartsvillkor), skall resebortfraktaren sörja för lastningen.
Resebortfraktaren skall sörja för underlag och annat som behövs för stuvningen samt utföra den.
I fråga om däckslast skall 13 kap. 13 § tillämpas.
Om fartyget av en anledning som resebortfraktaren skäligen kunnat räkna med när avtalet ingicks har förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats, är resebortfraktaren ansvarig för de ökade utgifter som detta medför.

(jfr 327 § i utredningens förslag)

Paragrafen motsvarar 89 och 91 §§ i 1891 års sjölag och rör huvudsakligen funktionsfördelningen mellan bortfraktare och befraktare vid lastning. Bestämmelserna har i vissa delar omarbetats och anpassats till modern lasthanteringsteknik.

Begreppet "lastning" anses omfatta tre olika moment, nämligen att föra fram godset till fartyget, att ta det ombord och därefter att placera godset ombord på avsedd plats. Med "stuvning" brukar förstås den slutliga placeringen av godset innanför det område där det skall vara samt säkringen av godset.

Första stycket

Enligt första stycket gäller som utgångspunkt vid resebefraktning den gräns för funktionsfördelningen som hittills har använts, dvs. att befraktaren skall lämna av godset till bortfraktaren vid fartygets sida. I den nya regleringen - till skillnad från i 1891 års sjölag - gäller detta även om fartyget förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats. Om annat följer av vad som är brukligt i hamnen gäller dock det i stället. Härför krävs inte att det skall vara fråga om en sådan sedvänja som avses i 2 § första stycket.

Ursprungsfördelningen kan också förryckas på varierande sätt genom förekomsten av olika lastningsklausuler i certepartierna. Med hänsyn till vikten av en enhetlig tolkning av dessa klausuler har i lagtexten tagits in tolkningsstandarder med avseende på två ofta förekommande klausuler (fio, liner terms). Dessa standarder innebär att befraktaren alternativt bortfraktaren skall utföra hela lastningsarbetet och även stå kostnaderna för detta. Om parterna enbart avser en annan kostnadsfördelning krävs därför en ytterligare precisering i certepartiet (exempelvis genom användning av klausulen cost fio).

Andra stycket

Av andra stycket framgår att bortfraktaren skall sörja för stuvningen av godset, anskaffning av stuvningsmateriel m.m., om annat inte avtalats.

Tredje stycket

Enligt tredje stycket gäller samma bestämmelser om däckslastning som vid styckegodstransport.

Fjärde stycket

Enligt fjärde stycket är bortfraktaren i vissa fall ansvarig för befraktarens eventuella ökade utgifter som följd av att bortfraktaren har förlagt fartyget till annan än sedvanlig lastningsplats (jfr 89 § andra stycket 1891 års sjölag).

Avlämnande av godset

17 §

Godset skall avlämnas och lastas med tillbörlig skyndsamhet. Det skall avlämnas på ett sådant sätt och i sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvas, befordras och lossas.

Bestämmelserna i 13 kap. 6 - 9 §§ har motsvarande tillämpning.

(jfr 328 § i utredningens förslag)

Paragrafen innehåller närmare bestämmelser för godsets inlastning.

Första stycket

Första stycket överensstämmer med 90 § i 1891 års sjölag. Endast ordvalet har ändrats och anpassats efter motsvarande bestämmelse i 13 kap. 5 §.

Andra stycket

I andra stycket anges att 13 kap. 6-9 §§ (regler om farligt gods m.m.) skall tillämpas vid resebefraktning. Däremot är de särskilda ansvarsreglerna för farligt gods i 13 kap. 41 § inte tillämpliga på befraktningsområdet.

Ombordkonossement

18 §

När godset har lastats skall resebortfraktaren eller befälhavaren eller den som resebortfraktaren annars har bemyndigat, på avlastarens begäran utfärda ombordkonossement, förutsatt att nödvändiga handlingar och uppgifter finns.

Avlastaren har rätt att få särskilda konossement för delar av godset, om det kan ske utan väsentlig olägenhet.

Utfärdas enligt befraktningsavtalet konossement med andra villkor än dem som avtalet föreskriver och medför detta ökat ansvar för resebortfraktaren, skall resebefraktaren hålla honom skadeslös.

(jfr 329 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i denna paragraf motsvarar 95 § i 1891 års sjölag. Reglerna om mottagningskonossement, som i första hand rör styckegodstransport, har emellertid brutits ut och införts som särskilda styckegodsregler i 13 kap. 44 §.

Första stycket

Med första stycket, som endast behandlar ombordkonossement,

avses ingen ändring i förhållande till 1891 års sjölag.

Andra stycket

Enligt andra stycket behålls avlastarens rätt att få särskilda konossement för delar av godset.

Tredje stycket

Bestämmelsen ger bortfraktaren rätt till regress mot befraktaren, om konossement utfärdas med andra villkor än dem som följer av befraktningsavtalet och detta medför ett ökat ansvar för bortfraktaren. Det är emellertid bara det ökade ansvaret på grund av de särskilda konossementsvillkoren som föranleder regressrätt men däremot inte ett ökat ansvar på grund av att bortfraktaren blir underkastad någon tvingande reglering genom att utfärda konossement. Regeln torde överensstämma med gällande rätt (se rättsfallen Vestkyst ND 1961 s. 325 NHR och Jobst Oldendorff ND 1979 s. 364).

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

Resan

Resebortfraktarens omsorgsplikt m.m.

19 §

Resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet och i övrigt på ett försvarligt sätt. Bestämmelserna i 13 kap. 12 § första och tredje styckena samt 16 och 17 §§ har motsvarande tillämpning.

(jfr 330 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i denna paragraf motsvarar 98 § första stycket samt 101-104 §§ i 1891 års sjölag. Utöver språkliga och redaktionella ändringar har vissa ändringar i sak vidtagits. Detta framgår av 13 kap. 12, 16 och 17 §§, vilka bestämmelser även skall tillämpas på resebefraktningens område.

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

Deviation och substituthamn

20 §

Deviation får endast företas för att rädda personer eller för att bärga fartyg eller annan egendom till sjöss eller av någon annan skälig anledning.

Om det uppkommer hinder som medför att fartyget inte kan anlöpa lossningshamnen och lossa lasten eller detta inte kan ske utan oskäligt uppehåll, får resebortfraktaren i stället välja en annan lämplig lossningshamn.

(jfr 331 § i utredningens förslag)

Första stycket

Bestämmelsen i första stycket om deviation överensstämmer med

98 § andra stycket i 1891 års sjölag. Endast språkliga ändringar har gjorts.

Andra stycket

Regeln i andra stycket om substituthamn är ny och speglar certepartipraxis. Den innebär att bortfraktaren vid hinder kan avbryta resan och lossa lasten i lämplig hamn. Hindret, som kan utgöras exempelvis av is eller av strejk vid kanal- eller hamnanläggning, skall vara av en viss bestående karaktär och utanför bortfraktarens kontroll. Bortfraktaren kan dock inte lossa lasten i annan än den avtalade hamnen om denna kan nås via en annan rutt, och detta gäller även om avvikelsen skulle innebära betydande extrakostnader för honom så länge som resan framstår som någorlunda densamma. Risken för det uppkomna hindret fördelas mellan bortfraktaren och befraktaren genom reglerna om avståndsfrakt (se 21 §).

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

Avståndsfrakt

21 §

Har en del av resan utförts när befraktningsavtalet hävs eller faller bort eller när godset av någon annan anledning lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har resebortfraktaren rätt till avståndsfrakt. Bestämmelserna i 24 § skall också tillämpas.

Avståndsfrakt är den avtalade frakten med avdrag för ett belopp som beräknas efter förhållandet mellan den återstående och den avtalade resans längd. Hänsyn skall även tas till varaktigheten av och de särskilda kostnaderna för sådana resor. Avståndsfrakten får inte överstiga godsets värde.

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

(jfr 332 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i denna paragraf motsvarar spridda regler om avståndsfrakt i 129 §, 133 § andra stycket och 135 § tredje stycket i 1891 års sjölag.

Första stycket

Första stycket innehåller samma grundprinciper för avståndsfrakt som 1891 års sjölag, dock att reglerna i 24 § om frakt för gods som inte finns i behåll skall tillämpas även när resan avslutas i en mellanhamn. Detta innebär exempelvis att bortfraktaren kan kräva avståndsfrakt även för gods som gått förlorat på grund av sin egen beskaffenhet.

Andra och tredje styckena

Andra och tredje styckena överensstämmer helt med 129 § andra och tredje styckena i 1891 års sjölag. Endast språkliga ändringar har

gjorts i andra stycket.

Bestämmelserna vilar på grundtanken att utfört befordringsarbete ökat godsets värde i den utsträckning detta förts närmare bestämmelseorten och att bortfraktaren skall kompenseras för detta, och endast för detta. Några regler om särskild kompensation vid en förlängd resa finns därför inte.

Farligt gods

22 §

Har farligt gods lastats utan att resebortfraktaren kände till dess farliga beskaffenhet, får han efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att betala ersättning. Detsamma gäller även om resebortfraktaren kände till godsets farliga beskaffenhet och det senare uppstår en fara för person eller egendom som gör det oförsvarligt att behålla godset ombord.

(jfr 333 § i utredningens förslag)

Bestämmelsen motsvarar reglerna i 13 kap. 41 § första stycket sista meningen och tredje stycket. Det kan därför hänvisas till vad som anförts om detta under denna paragraf.

Av hänvisningen i 17 § framgår att befraktaren är skyldig att märka gods av farlig beskaffenhet samt upplysa bortfraktaren om dess farlighet och om nödvändiga säkerhetsåtgärder. Däremot är befraktaren inte underkastad sådant strikt ansvar för skada som vid styckegodstransport. Om det farliga godset förorsakar skada skall befraktarens ansvar bedömas utifrån reglerna i 37 §.

Lossning och utlämnande av godset

Lossningen

23 §

I fråga om lossningsplats, lossningstid och lossning av godset har 9 - 17 §§ motsvarande tillämpning. Därvid skall det som är bestämt om resebefraktaren i stället gälla mottagaren av godset.

Den som visar sin behörighet som mottagare har rätt att besiktiga godset innan han tar emot det.

Finns det flera mottagare av gods som befordras enligt samma befraktningsavtal, får de endast gemensamt anvisa lossningsplats eller fordra att fartyget förhalas.

Ökade kostnader till följd av att godset är skadat eller måste bortskaffas på grund av en skada skall betalas av resebefraktaren, om skadan har orsakats av godsets egen beskaffenhet eller av fel eller försummelse av resebefraktaren eller någon som han svarar för. Vid klausulen *fio (free in and out)* skall resebefraktaren betala kostnaderna, om inte resebortfraktaren är ansvarig för skadan enligt 27 §.

(jfr 334 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i denna paragraf motsvarar 105 - 108 §§ och 111 § i 1891 års sjölag.

Första stycket

I första stycket, som avser lossningsplats, lossningstid och sättet för lossning, anges genom hänvisningar att reglerna för lastning m.m. har motsvarande tillämpning.

Andra stycket

Andra stycket överensstämmer med 111 § i 1891 års sjölag och någon ändring i sak avses inte. Endast den som visar sin behörighet som mottagare av godset kan således kräva besiktning före mottagandet. En köpare av godset enligt principen "betalning mot dokument" kan däremot inte kräva en sådan besiktning så länge han inte också framstår som mottagare i transporträttslig mening.

Tredje stycket

Bestämmelsen i tredje stycket motsvarar 105 § andra stycket i 1891 års sjölag. Regeln har endast anpassats terminologiskt till att gälla vid resebefraktning.

Fjärde stycket

Regeln i fjärde stycket är ny och anger kostnadsansvaret för förhöjda lossningskostnader i samband med lastskada. Ansvaret följer den grundläggande funktionsfördelningen mellan bortfraktare och befraktare enligt 16 § med vissa undantag. Har skadan orsakats av godsets egen beskaffenhet eller av fel eller försummelse på befraktarens sida skall han betala de ökade kostnaderna. Om likaså befraktningsavtalet innehåller klausulen fio, fio stowed osv. skall befraktaren betala de extra kostnaderna såvida inte bortfraktaren är ansvarig för skadan enligt 27 §.

Frakt för gods som inte finns i behåll

24 §

För gods som inte finns i behåll vid resans slut, skall frakt utgå endast om godset har gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse av resebefraktaren eller någon som han svarar för eller om resebortfraktaren har sålt godset för ägarens räkning eller har lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 22 §.

Erlagd frakt skall betalas tillbaka om resebortfraktaren enligt första stycket inte har rätt till frakt.

(jfr 335 § i utredningens förslag)

Denna paragraf som reglerar fraktrisken mellan bortfraktare och befraktare när godset inte finns i behåll överensstämmer helt med 125 § i 1891 års sjölag. Endast språkliga ändringar har vidtagits. En motsvarande bestämmelse för styckegodstransport finns i 13 kap. 10 § andra stycket.

25 §

Genom att ta emot godset blir mottagaren skyldig att betala frakt och andra fordringar i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 19 §.

Resebortfraktaren kan under alla omständigheter kräva betalning av resebefraktaren i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 23 §.

Resebortfraktaren har rätt att hålla inne godset i enlighet med bestämmelserna i 13 kap 20 §.

(jfr 336 § i utredningens förslag)

Av denna paragraf, som reglerar mottagarens och befraktarens ansvar för frakt m.m. samt bortfraktarens retentionsrätt i godset, framgår att motsvarande bestämmelser vid styckegodstransport skall äga tillämpning. Det kan därför hänvisas till vad som anförts vid 13 kap. 19, 20 och 23 §§.

Uppläggning av godset

26 §

Underlåter mottagaren att uppfylla villkoren för utlämnandet av godset eller fördröjer han lossningen så att denna inte hinner slutföras inom avtalad tid eller i övrigt inom skälig tid, har resebortfraktaren rätt att lossa godset och lägga upp det i säkert förvar för mottagarens räkning. Mottagaren skall underrättas om uppläggningen.

Om mottagaren vägrar att ta emot godset eller inte är känd eller inte kan anträffas, skall resebortfraktaren så snart som möjligt underrätta resebefraktaren. Anmäler mottagaren sig inte så tidigt att lossningen kan slutföras i rätt tid, skall resebortfraktaren lossa och lägga upp godset i säkert förvar. Mottagaren och resebefraktaren skall underrättas om uppläggningen.

I underrättelsen enligt första eller andra stycket skall anges en skälig tidsfrist efter vars slut resebortfraktaren har rätt att sälja eller förfoga över upplagt gods. Vid försäljning av eller annat förfogande över godset har bestämmelserna i 13 kap. 22 § motsvarande tillämpning.

(jfr 337 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i denna paragraf motsvarar 114 § i 1891 års sjölag och reglerar bortfraktarens rätt respektive plikt att ensidigt avveckla befraktningsavtalet. Vissa ändringar har gjorts som en anpassning till den nya definitionen av överliggetid i 14 § första stycket.

Första stycket

I första stycket, som anger rätten att lägga upp godset i förvar, har kriteriet "före lossningstidens slut" i 1891 års sjölag ersatts med "inom avtalad tid eller i övrigt inom skälig tid". Om lossningstiden blivit avtalad mellan parterna innebär detta ingen ändring. Om så inte har skett måste däremot fartyget ligga kvar för lossning under en skälig tid. Vad som är skälig tid måste avgöras i det enskilda fallet. Som utgångspunkt vid denna bedömning kan i de flesta fall tas den normala lossningstiden för det fartyg och den last som det är fråga

om.

Det bör i detta sammanhang uppmärksammas att bortfraktaren går miste om skadeersättning på grund av dröjsmål om han inte utnyttjar en möjlighet att lägga upp godset. Detta framgår indirekt av 36 § första stycket.

Andra stycket

Andra stycket, som reglerar plikten att lägga upp godset i förvar vid bl.a. mottagarens vägran att ta emot godset, överensstämmer i stort med vad som gäller enligt 1891 års sjölag. Endast underrättelsernas adressater har ändrats. Det får anses naturligt att de personer som i första hand berörs av dröjsmålet blir underrättade, dvs. befraktaren och mottagaren (om denne är känd).

Tredje stycket

Av tredje stycket framgår att bortfraktaren kan sälja eller på annat sätt förfoga över upplagt gods enligt reglerna i 13 kap. 22 §. Bestämmelsen i detta stycke om att en försäljning måste föregås av en skälig tidsfrist har sin motsvarighet i 13 kap. 21 §.

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

Lastskada och dröjsmål med utlämnandet

27 §

Resebortfraktaren är ansvarig i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 24 - 35 och 37 - 39 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård. Bestämmelserna i 13 kap. 36 § har också motsvarande tillämpning.

En mottagare som inte är resebefraktaren har också rätt till ersättning enligt första stycket. Om mottagaren innehar konossement som har utfärdats av resebortfraktaren får han även åberopa reglerna i 5 §.

(jfr 338 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i denna paragraf motsvarar närmast 118 § och 123 § andra stycket i 1891 års sjölag och rör ansvaret för lastskada och dröjsmålsskada. Reglerna, som fått en helt ny redaktionell uppbyggnad, är desamma som gäller vid styckegodstransport.

Första stycket

I första stycket anges att bortfraktaren är ansvarig enligt reglerna för styckegodstransport i 13 kap. 24-35 och 37-39 §§. Vidare anges att bestämmelserna i 36 § samma kapitel också skall tillämpas. Sistnämnda regel tar sikte på den situationen att den kontraherande bortfraktaren inte själv utför hela befordringen. Det kan exempelvis röra sig om en successiv befordran. Bestämmelserna är tvingande i svensk och internordisk fart till förmån för avlastare, befraktare och mottagare. Detta framgår av 2 § andra stycket.

Andra stycket

I andra stycket anges uttryckligen att även en mottagare som inte är befraktaren har rätt till skadeersättning enligt de förutsättningar som anges i första stycket. Om mottagaren innehar ett trampkonossement som har utfärdats av bortfraktaren kan han därutöver åberopa ansvarsbestämmelserna i 5 §. Detta innebär framförallt att det tvingande ansvarsområdet för bortfraktaren utökas väsentligt, eftersom 5 § gör en vidarehänvisning till ansvarsreglerna vid styckegodstransport. Om däremot någon annan, exempelvis befraktaren, utfärdat konossementet bestäms bortfraktarens ansvar uteslutande av reglerna i första stycket.

Avtalsbrott och hinder på resebortfraktarens sida

Kancelleringstid

28 §

Skall fartyget vara klart att börja ta in last senast viss tidpunkt (kancelleringstid), får resebefraktaren häva befraktningsavtalet, om fartyget inte är klart att börja ta in last eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång.

Anmäler resebortfraktaren att fartyget kommer efter det att fristen har löpt ut och uppger han när fartyget kommer att vara klart att börja ta in last, får resebefraktaren häva avtalet om det sker inom skälig tid. Hävs inte avtalet blir den angivna tidpunkten ny kancelleringstid.

(jfr 339 § i utredningens förslag)

Paragrafen, som reglerar befraktarens hävningsrätt vid bruk av s.k. kancelleringstid, motsvarar 126 § andra och tredje styckena i 1891 års sjölag.

Första stycket

I första stycket har, förutom språkliga ändringar, endast gjorts den modifieringen i förhållande till 1891 års sjölag att bortfraktaren för att undgå hävning även måste göra lastningsanmälan inom den bestämda tiden.

Enligt 1 § i detta kapitel gäller bestämmelsen i första stycket även konsekutiva resor. Om kancelleringstiden är knuten till den första resan, innebär en hävning normalt att befraktningsavtalet i dess helhet faller bort.

Andra stycket

Enligt andra stycket första meningen behåller bortfraktaren sin interpellationsrätt såsom i 1891 års sjölag. Som ytterligare villkor för denna rätt måste dock bortfraktaren även uppge hur stort dröjsmål som uppkommit eller kan förutses. Därmed får befraktaren ett säkrare underlag redan från början vilket kan påskynda hans ställningstagande. Detta får givetvis i sin tur betydelse för frågan om en hävningsförklaring avgetts inom skälig tid.

Bestämmelsen i andra meningen är ny. Om befraktaren väljer att fullfölja avtalet blir den nya tidpunkten som anges för lastning att anse som ny kancelleringstid. Bortfraktaren kan därvid vara säker på att avtalet fullföljs förutsatt att den nya tiden för lastning iakttas. Detta överensstämmer med certepartipraxis.

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

Dröjsmål och annat avtalsbrott

29 §

Resebefraktaren får häva befraktningsavtalet på grund av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida, om avtalsbrottet är väsentligt.

Sedan lastning har skett får resebefraktaren inte häva avtalet om lossning av godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för annan befraktare. Vid konsekutiva resor får resebefraktaren inte häva i fråga om en enstaka resa, om inte utförandet av denna är oväsenligt för resebortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

Om resebefraktaren vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

(jfr 340 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i denna paragraf reglerar befraktarens hävningsrätt i andra fall än som avses i 28 § och motsvarar närmast 126 § första stycket och 127 § i 1891 års sjölag. Reglerna har kompletterats med en uttrycklig särregel för konsekutiva resor.

Första stycket

I första stycket första meningen anges uttryckligen att befraktaren kan häva befraktningsavtalet såväl vid dröjsmål som vid annat avtalsbrott. Det kan exempelvis gälla bristande lastvärdighet, särskilda krav på fartygets nationalitet osv. Avtalsbrottet skall vara väsentligt. Något krav på insikt hos bortfraktaren om avtalsbrottets väsentlighet uppställs inte.

Andra stycket

Andra stycket uppställer speciella villkor för hävning vid delbefraktning och vid konsekutiva resor. Enligt första meningen får hävning inte ske, om detta innebär väsentlig skada eller olägenhet för andra befraktare. En motsvarande bestämmelse för styckegodstransport har tagits in i 13 kap. 14 § första stycket.

Likaså begränsas genom andra meningen befraktarens rätt att vid konsekutiva resor häva befraktningsavtalet partiellt med avseende på en enstaka resa. Så får ske endast om utförandet av den enskilda resan är oväsentligt för bortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

Tredje stycket

Enligt tredje stycket krävs att befraktaren, om han vill häva befrakt-

ningsavtalet, meddelar bortfraktaren detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Befraktarens behov av att häva torde normalt ha samband med alternativa transportmöjligheter eller annan möjlig disposition över godset. Vid en bedömning av om befraktaren handlat inom skälig tid får därför kravet inte ställas så högt att han inte får tid att klarlägga och överväga den uppkomna situationen. Praktiskt sett kan dock hävningsrätten bli betydelselös genom att bortfraktaren tar ombord godset och låter fartyget avsegla.

Förlust av fartyget

30 §

Avser befraktningsavtalet ett bestämt fartyg och går det förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, är resebortfraktaren inte skyldig att utföra resan. I sådant fall har han inte heller rätt att utföra resan med ett annat fartyg, även om han enligt en allmän bestämmelse i avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade.

(jfr 341 § i utredningens förslag)

Denna paragraf, som i första meningen överensstämmer med 128 § i 1891 års sjölag, gäller befraktningsavtalets upphörande vid fartygets förlisning eller kondemnation. Endast språkliga ändringar har vidtagits (jfr lösningen vid styckegodstransport i 13 kap. 15 §). I andra meningen har dock gjorts det tillägget att bortfraktaren inte heller har rätt att utföra resan med ett annat fartyg och detta gäller även om befraktningsavtalet innehåller en s.k. substitutionsklausul av gängse utformning. För rätten att substituera i denna extraordinära situation räcker det inte med en allmän bestämmelse om substitution utan det krävs en särskild bestämmelse härom i certepartiet.

Att en substitutionsklausul av gängse utformning inte innebär en motsvarande skyldighet för bortfraktaren att sätta in ett annat fartyg i stället för det förlorade eller kondemnerade är klarlagt i praxis. En lagregel med denna innebörd har därför inte ansetts nödvändig.

Har i certepartiet angetts att resan skall utföras med ettdera av två alternativa fartyg, består såväl plikten som rätten att utföra resan till dess ett av fartygen blivit slutligt nominerat och ett eventuellt haveri inträffar med fartyget. Om bortfraktaren redan utnyttjat en substitutionsklausul och satt in ett annat fartyg i stället för det avtalade innan en förlust inträffar, medför förlusten av det nya fartyget likaså i konsekvens med det ovan sagda att bortfraktarens skyldighet och rätt att utföra resan faller bort.

Om befraktningsavtalet faller bort skall bortfraktarens ansvar inte bedömas enligt denna paragraf. Ett eventuellt ansvar får i stället prövas uteslutande med utgångspunkt från den särskilda ansvarsbestämmelsen i 31 §.

Lagrådet har föreslagit att bestämmelsen formuleras på ett sådant sätt att tveksamhet inte uppstår om dess dispositiva karaktär. Jag gör

härvid samma bedömning.Med hänsyn till strävan efter så lika nordiska lagtexter som möjligt har jag emellertid valt en något annan lösning än den Lagrådet föreslagit.

Resebortfraktarens skadeståndsansvar

31 §

Uppkommer till följd av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida skada som inte omfattas av 27 §, har 13 kap. 25 och 26 §§ motsvarande tillämpning.

(jfr 342 § i utredningens förslag)

Bestämmelsen motsvarar 130 § i 1891 års sjölag och reglerar bortfraktarens ansvar för skada till följd av dröjsmål eller annat avtalsbrott som inte omfattas av 27 §. Med dröjsmål avses även den situationen att ett fartyg förlist eller kondemnerats.

I bestämmelsen är hänvisningen inskränkt till 13 kap. 25 och 26 §§. Detta innebär att avtalsparterna får avtala om andra ansvarsförhållanden.

Avtalsbrott och hinder på resebefraktarens sida

Frånträdande före lastningens slut

32 §

Frånträder resebefraktaren befraktningsavtalet innan lastningen har börjat eller har han, efter att ha gett uttryck åt detta, vid lastningens slut inte lämnat allt det gods som avtalet gäller, har resebortfraktaren rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada. Vid konsekutiva resor kan frånträdande av en enstaka resa ske endast om utförandet av denna är oväsentligt för resebortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

Vid bestämmande av ersättningen skall hänsyn tas till om resebortfraktaren utan skälig anledning har underlåtit att ta med annat gods.

Rätt till ersättning föreligger inte om möjligheten att avlämna, befordra eller föra in godset i bestämmelseorten måste anses utesluten till följd av omständigheter som resebefraktaren inte borde ha räknat med när avtalet ingicks, såsom utförsel- eller införselförbud eller någon annan åtgärd av myndighet, förstörelse av allt gods av det slag som avtalet avser eller en därmed jämförlig händelse. Detsamma gäller om avtalet avser bestämt gods som förstörts genom en olyckshändelse.

Om resebefraktaren vill åberopa en omständighet som avses i tredje stycket skall han inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats inom sådan tid.

(jfr 343 § i utredningens förslag)

Denna paragraf, som reglerar befraktarens rätt att frånträda befraktningsavtalet helt eller delvis, har sin motsvarighet i 131 §, 132 § första stycket och 134 § i 1891 års sjölag. En motsvarande bestämmelse för styckegodstransport har införts i 13 kap. 11 §. Några större

ändringar i sak åsyftas inte men reglerna har fått en väsentligt ny redaktionell och principiell uppbyggnad. Vidare har en uttrycklig särregel för konsekutiva resor tillkommit.

Första stycket

Bestämmelsen reglerar befraktarens ansvar när denne frånträder avtalet. Frånträdandet kan vara fullständigt, dvs. avse hela lasten, eller partiellt, dvs. avse en del av lasten. Såsom partiellt frånträdande räknas också att befraktaren vid lastningens slut inte lämnat allt det gods som avtalet gäller. Gemensamt för de tre fallen är att befraktaren på ett eller annat sätt har gett uttryck för att last eller full last inte kommer att lämnas. Har befraktaren inte gett uttryck för detta men kan det vid lastningstidens slut konstateras att last inte alls eller endast delvis har levererats gäller vad som sägs i 35 §.

"Påföljden" för ett frånträdande är densamma som i 1891 års sjölag, dvs. som huvudregel full skadeersättning till bortfraktaren. Vid ett delvis frånträdande kan det - förutom ersättning för fraktförlust på grund av att frakten enligt avtalet beräknas efter godsmängden - framförallt bli fråga om ersättning för extra kostnader för barlast eller omstuvning.

Andra meningen avser konsekutiva resor. Principerna för ett partiellt frånträdande är desamma som för partiell hävning enligt 29 §.

Andra stycket

Andra stycket om bortfraktarens skyldighet att begränsa sin skada överensstämmer med 134 § i 1891 års sjölag. Någon motsvarighet till dess andra stycke om ersättning för överliggetid m.m. har dock inte upptagits i denna paragraf. Ersättning för överliggetid regleras särskilt i 15 §. Om ytterligare uppehåll skulle uppstå för bortfraktaren i det fall överliggetiden bestämts genom avtal och detta föranleder extra kostnader, får ersättning för detta krävas med stöd av skaderegeln i 36 §.

Tredje stycket

Tredje stycket om befrielse från ersättningsskyldighet vid vissa extraordinära omständigheter överensstämmer helt med 1891 års sjölag. Endast språkliga ändringar har gjorts.

Fjärde stycket

Fjärde stycket om befraktarens reklamationsplikt överensstämmer med 1891 års sjölag. I förtydligande syfte har endast tillagts att befraktaren blir ansvarig för extra och onödiga kostnader om reklamation inte görs i tid.

Paragrafens första stycke har avfattats med beaktande av *Lagrådets* erinringar.

Hävningsrätt m.m.

33 §

Får resebefraktaren frånträda befraktningsavtalet utan att skade-

ståndsansvar föreligger enligt 32 § tredje stycket, får även resebortfraktaren frånträda avtalet om han meddelar detta inom skälig tid.

Om resebefraktaren inte avlämnar allt det gods som avtalet gäller, får resebortfraktaren förelägga resebefraktaren en bestämd tilläggstid inom vilken resebefraktaren skall betala ersättning eller ställa säkerhet. Är tiden inte oskäligt kort och har ersättningen inte betalats eller säkerhet inte ställts inom tilläggstiden, får resebortfraktaren häva avtalet. Han har även rätt till ersättning enligt 32 §.

(jfr 344 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i denna paragraf motsvarar 131 § andra stycket andra meningen och 132 § andra och tredje styckena i 1891 års sjölag och gäller bortfraktarens rätt till frånträdande eller hävning av befraktningsavtalet vid extraordinära förhållanden respektive då mindre last avlämnas än som avtalats. Vissa ändringar har dock företagits.

Första stycket

Regeln i första stycket skall ses som ett komplement till 32 §. Om befraktaren inte frånträder avtalet av vissa spekulativa skäl, ges åt bortfraktaren en motsvarande möjlighet att förhindra resans utförande. Detta överensstämmer med 1891 års sjölag.

Om bortfraktaren väljer att frånträda avtalet, är han på samma vis som befraktaren skyldig att tillkännage detta inom skälig tid. Till skillnad mot vad som gäller enligt 131 § andra stycket i 1891 års sjölag går dock rätten att frånträda förlorad om reklamationsskyldigheten inte fullgörs i tid.

Andra stycket

Även bestämmelsen i andra stycket rörande partiellt frånträdande skall ses som ett komplement till 32 §. Bortfraktaren har rätt att häva avtalet om han har förelagt befraktaren en bestämd tilläggstid som inte är oskäligt kort och betalning inte sker eller säkerhet inte ställs inom tilläggstiden. Hävning får ske även om det föreligger omständigheter som avses i 32 § tredje stycket. I tredje meningen preciseras för tydlighets skull att bortfraktaren också kan kräva ersättning enligt 32 § när avtalet hävs, om inte befraktaren är fri från ersättningsansvar för att det gods som fattas inte har avlämnats, dvs. det föreligger omständighet som avses i 32 § tredje stycket.

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

Frånträdande efter lastning

34 §

Sedan lastning har skett har resebefraktaren inte rätt att få godset lossat eller resan avbruten, om detta skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för resebortfraktaren eller någon annan befraktare. Bestämmelserna i 32 och 33 §§ har motsvarande tillämpning.

Denna bestämmelse, som avser vissa inskränkningar i rätten för befraktaren att frånträda befraktningsavtalet efter det att lastning skett, motsvarar 133 § i 1891 års sjölag. Vissa språkliga ändringar har dock gjorts. Vidare innebär hänvisningarna till 32 och 33 §§ att bortfraktarens rätt till skadeersättning och rätt att häva avtalet skall regleras enligt dessa paragrafer.

Bortfraktarens rätt till avståndsfrakt regleras i 21 §.

Dröjsmål med lastning

35 §

Har överliggetiden bestäms genom avtal och har resebefraktaren vid lastningstidens utgång inte avlämnat godset eller endast en del av det, har 32 och 33 §§ motsvarande tillämpning. Detsamma gäller när betraktningsavtalet innehåller klausulen *liner terms* (linjefartsvillkor) och liggetiden har löpt ut.

Om överliggetidens längd inte har avtalats och lastningen blir så försenad att väsentlig skada eller olägenhet uppkommer för resebortfraktaren även om ersättning för överliggetid betalas, får han häva avtalet eller, när gods redan har avlämnats, förklara lastningen avslutad. I ett sådant fall har bestämmelserna i 32 och 33 §§ motsvarande tillämpning.

(jfr 346 § i utredningens förslag)

De speciella tolkningsreglerna i 131 § tredje stycket och 132 § första stycket i 1891 års sjölag har utgått och ersatts med bestämmelserna i denna paragraf om dröjsmål med lastningen. Bestämmelserna tar således sikte på den situationen att godset inte avlämnas eller att endast en del av det avlämnas utan att befraktaren har gett uttryck för någon avsikt att frånträda befraktningsavtalet (jfr 32 § rörande frånträdande). Trots de redaktionella och principiella ändringarna blir dock genom hänvisningarna till 32 och 33 §§ rättsföljden densamma, dvs. som huvudregel full skadeersättning till bortfraktaren, oavsett om situationen är att betrakta som ett frånträdande eller som dröjsmål från befraktarens sida.

Första stycket

Första stycket första meningen reglerar de fall då lastningstiden är bestämd genom befraktningsavtalet och överensstämmer med gällande rätt. I andra meningen har endast förtydligats att reglerna i första meningen också gäller vid bruk av avtalsklausulen *liner terms*, såsom denna skall tolkas enligt 10 §, under förutsättning att liggetiden har löpt ut.

Andra stycket

Särregeln i andra stycket är ny och skall ses som ett nödvändigt komplement till definitionen av "överliggetid" i 14 § första stycket i fall då regeln om frånträdande i 33 § första stycket inte är direkt

tillämplig. Denna definition innebär nämligen att - om överliggetiden inte fastställts i befraktningsavtalet - bortfraktaren får nöja sig med den särskilda ersättningen för överliggetid även om tidsutdräkten blir betydande. Bortfraktaren bör även i ett sådant fall kunna ta sig ur kontraktsförhållandet om förseningen samtidigt innebär väsentlig skada eller olägenhet för honom. Det kan exempelvis röra sig om en långvarig hamnstrejk eller en spekulativ fördröjning från befraktarens sida som gör att fartyget inte kan komma ut på en stigande fraktmarknad eller annars att bortfraktaren kommer i dröjsmål mot en ny befraktare.

I det fall last har avlämnats endast till en del och bortfraktaren förklarar lastningen avslutad följer av hänvisningen till 33 § att bortfraktaren därefter kan häva befraktningsavtalet i sin helhet genom att förelägga befraktaren en bestämd frist för betalning av ersättning eller ställande av säkerhet. Inte heller i den situationen kan bortfraktaren således tvingas att utföra resan utan full kompensation.

Annat dröjsmål

36 §

Fördröjs fartyget efter lastningen eller under resan och beror detta på ett förhållande på resebefraktarens sida, har resebortfraktaren rätt till ersättning, om inte resebefraktaren visar att varken han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Detsamma gäller om fartyget uppehålls under lossningen därför att det inte är möjligt för resebortfraktaren att lägga upp godset enligt 26 §.

Blir vid konsekutiva resor frakt, ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt befraktningsavtalet inte betalade i rätt tid, får resebortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får resebortfraktaren ställa in fullgörelsen av avtalet eller häva det. Resebortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att fullgörelsen ställs in eller, om avtalet hävs, att de återstående resorna faller bort.

(jfr 347 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i denna paragraf, som behandlar allt dröjsmål efter lastningens avslutande, motsvarar 96, 99 och 109 §§ i 1891 års sjölag. Förutom att reglerna redaktionellt samlats i en paragraf har även vissa ändringar gjorts i syfte att såväl förbättra bortfraktarens ställning som förenkla ersättningssystemet. Paragrafen innehåller också en särregel för konsekutiva resor.

Första stycket

I första stycket första meningen, som gäller dröjsmål efter lastningen i lastningshamnen eller under resan, regleras befraktarens skadeståndsansvar. Regeln innebär att det särskilda presumtionsansvaret enligt 96 § i 1891 års sjölag i princip behålls men att beviskravet skärps. Medan det tidigare räckte med att det gjordes antagligt måste

befraktaren nu kunna visa att fel eller försummelse inte föreligger på hans sida. Den i 1891 års sjölag speciella regeln med ersättning och ersättningsberäkning såsom för överliggetid har utgått. All ersättningsskyldighet för dröjsmål efter lastningen faller nu under presumtionsansvaret.

Befraktarens presumtionsansvar omfattar även hans anställda och andra som han svarar för, t.ex. en självständig avlastare som handlar för befraktarens räkning.

I andra meningen av samma stycke anges att befraktaren har samma ansvar vid dröjsmål med lossningen. En förutsättning för ersättning är dock att bortfraktaren inte har möjlighet att ensidigt avveckla befraktningsavtalet genom att lägga upp godset enligt reglerna i 26 §.

Det bör uppmärksammas att reglerna i 109 § i 1891 års sjölag om godsmottagarens ansvar för underlåtenhet att medverka vid lossningen inte har någon motsvarighet i den nya lagen. Mottagarens skyldigheter i samband med lossningen, exempelvis skyldigheten att betala ersättning för överliggetid, regleras nu av bestämmelserna i 23, 25 och 26 §§.

Bestämmelserna i detta stycke innefattar inte någon uttrycklig regel om hävning av befraktningsavtalet. Eftersom lastning redan skett får nämligen en sådan bestämmelse mycket liten betydelse. Om dröjsmålet blir långvarigt eller resan hindras av exempelvis ett överraskande exportförbud, torde dock en hävning kunna komma i fråga med stöd av allmänna kontraktsrättsliga regler.

Andra stycket

Bestämmelsen i andra stycket är en ny särregel för konsekutiva resor och avser bortfraktarens möjlighet till hävning eller inhibition av befraktningsavtalet med avseende på återstående resor vid utebliven betalning av frakt eller ersättning för överliggetid eller för andra fordringar enligt befraktningsavtalet. Ett certeparti kan ofta gälla en längre tidsperiod eller ett större antal resor och bortfraktaren skall därvid inte kunna tvingas till att anträda en ny resa utan att han fått betalt för en tidigare. Behov av en lika sträng hävningsregel som i 71 § rörande tidsbefraktning - där förskottsbetalning av tidsfrakten oftast utgör den enda säkerheten - finns dock inte. Möjligheten till hävning och skadestånd regleras därför efter samma principer som i 15 § vid utebliven ersättning för överliggetid.

Skada som godset har orsakat

37 §

Har godset orsakat skada för resebortfraktaren eller skada på fartyget, är resebefraktaren skyldig att betala ersättning, om han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Detsamma gäller om godset vid delbefraktning orsakat skada på annat gods ombord på fartyget.

(jfr 348 § i utredningens förslag)

Bestämmelsen avser befraktarens ansvar då gods orsakat skada.

Första meningen överensstämmer med 97 § första stycket i 1891 års sjölag. Befraktaren åläggs ett allmänt culpaansvar och detta omfattar även skada orsakad av farligt gods. I avtalssammanhang används emellertid inte sällan en s.k. harmless goodsklausul. Denna innebär att ett presumtionsansvar kan drabba befraktaren. Detta ansvar blir då av samma typ som förekommer i 8 § andra stycket gällande befraktarens val av en osäker hamn.

Regeln i andra meningen är ny och tar sikte på skador som orsakas på annat gods ombord vid delbefraktning. Vid en skadesituation är det ofta närliggande att både fartyg och last drabbas. Det bör emellertid observeras att bestämmelsen bara avser befraktarens ansvar mot bortfraktaren för skada på bortfraktarens eget gods eller då denne vill återkräva vad han själv tvingats att utge till ägaren av det skadade godset. Om lastägaren vill rikta ett direkt krav mot befraktaren på grund av skadan, måste detta således ske på utomobligatorisk grund.

Vid bedömningen av om fel eller försummelse kan anses föreligga vid skada på annat gods blir givetvis av största betydelse om bortfraktaren haft rätt att ta med gods för annan befraktare enligt bestämmelserna i 3 § andra stycket.

Denna bestämmelse, som handlar om det transporträttsliga ansvaret, utesluter inte att andra regler om ansvar kan bli tillämpliga. I exempelvis produktansvarslagen (1992:18) finns regler om strikt ansvar för bl.a. vissa sakskador som en produkt har orsakat på grund av en säkerhetsbrist. Ansvaret gäller bl.a. tillverkare och importörer. Det kan naturligtvis inträffa att en befraktare också har tillverkat det transporterade godset och att detta orsakar skada på annat gods under sådana förhållanden att förutsättningarna för skadestånd enligt produktansvarslagen är uppfyllda. Att befraktarens ansvar regleras enligt denna bestämmelse i sjölagen utesluter därför inte att han också kan ha ett ansvar enligt produktansvarslagen men då inte i egenskap av befraktare utan i egenskap av t.ex. tillverkare av den skadegörande produkten.

Lagrådet har föreslagit att ett tillägg görs i lagtexten vad gäller den särskilda skadeståndsregeln i andra meningen. Förslaget synes emellertid innebära en icke avsedd inskränkning i regelns tillämpningsområde i jämförelse med de övriga nordiska lagtexterna. Detta har jag inte kunnat godta. Däremot har jag gjort ett förtydligande i lagtexten så att det klart framgår att regeln avser godsskada vid delbefraktning.

Befraktningsavtalets bortfall

Krigsfara m.m.

38 §

Visar det sig, sedan befraktningsavtalet har ingåtts, att resan skulle vara förenad med fara för fartyget, personer ombord eller lasten till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld, eller att en sådan fara har ökat väsentligt, får såväl

resebortfraktaren som resebefraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning även om resan har påbörjats. Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats inom sådan tid.

Om faran kan avvärjas genom att en del av godset lämnas kvar eller lossas, får avtalet frånträdas endast för denna del. Resebortfraktaren har dock rätt att frånträda avtalet i dess helhet, om det kan ske utan väsentlig skada eller olägenhet för någon annan befraktare, om det inte, efter uppmaning, betalas ersättning eller ställs säkerhet för fraktförlust och annan skada.

(jfr 349 § i utredningens förslag)

Denna paragraf, som motsvarar 135 § i 1891 års sjölag, innehåller de allmänna reglerna för ett ömsesidigt frånträdande av befraktningsavtalet vid krigsfara och därmed jämförliga situationer.

Första stycket

Första stycket överensstämmer med regleringen i 1891 års lag med den ändringen att nu uttryckligen också nämns fara för personer som befinner sig ombord på fartyget. Vidare har lagts till att den som vill frånträda avtalet blir ansvarig för extra och onödiga kostnader om meddelande om frånträdande inte lämnas inom skälig tid.

Andra stycket

Andra stycket överensstämmer med regleringen i 1891 års lag med den ändringen att ett frånträdande av befraktningsavtalet i dess helhet förutsätter att det kan ske utan "väsentlig skada eller olägenhet" i stället för som tidigare, utan "skada".

Någon motsvarighet till hänvisningarna i 135 § tredje stycket i 1891 års sjölag ges inte. Ersättning för överliggetid och avståndsfrakt regleras nämligen särskilt i 15 respektive 21 §§. Ersättning för ytterligare uppehåll utöver överliggetiden regleras i 36 §.

Frånträdande vid konsekutiva resor

39 §

Vid konsekutiva resor får frånträdande enligt 38 § begränsas till en enstaka resa endast om utförandet av denna är oväsentligt i förhållande till de återstående resorna.

Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt att välja vilka resor fartyget skall utföra, får frånträdande enligt 38 § ske endast om faran är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet.

(jfr 350 § i utredningens förslag)

Denna paragraf, som är ett komplement till 38 §, innehåller särregler för konsekutiva resor vid krig eller liknande förhållanden.

Första stycket

Första stycket anger att ett frånträdande enligt 38 § av en enstaka resa endast får ske om utförandet av denna är oväsentligt i för-

hållande till de återstående resorna. Denna princip är densamma som i 29 § andra stycket och 32 § första stycket och syftar till att förhindra en alltför kraftig störning i avtalsförhållandet. Begränsningen i hävningsmöjligheten gäller både bortfraktaren och befraktaren.

Andra stycket

I andra stycket behandlas den vanliga situationen att befraktaren enligt avtalet har rätt att välja vilka resor som skall utföras. I detta fall föreligger inte förutsättningarna enligt 38 § om han lika gärna kan välja en resa utanför ett eventuellt krigsområde. Ett frånträdande kan däremot ske om valrätten är begränsad till ett visst geografiskt område och krigsfara eller liknande föreligger för hela området. Krigsfaran har härvid en väsentlig betydelse för utförandet av resan. På samma sätt kan bortfraktaren frigöra sig från avtalet om valet av resa innebär att lastnings- eller lossningshamnen ligger i fareområdet eller att fartyget måste passera genom detta.

Lagrådet har föreslagit en viss omformulering av bestämmelsen i andra stycket. Vid övervägande härav har jag emellertid funnit att den föreslagna lydelsen skiljer sig alltför mycket från de övriga nordiska texterna. Detta skulle kunna leda till osäkerhet i rättstillämpningen. Jag har därför inte följt Lagrådets förslag.

Kostnader för uppehåll

40 §

Blir fartyget, sedan lastningen har börjat, på grund av fara som avses i 38 § uppehållet i lastningshamnen eller i en annan hamn under resan, skall kostnaderna för uppehållet anses som kostnader för gemensamt haveri och fördelas på fartyg, frakt och last enligt bestämmelserna om gemensamt haveri. Om befraktningsavtalet frånträds gäller detta dock inte beträffande kostnader som hänför sig till tiden efter frånträdandet.

(jfr 351 § i utredningens förslag)

Bestämmelsen, som gäller kostnadsfördelningen vid uppehåll på grund av krigsfara eller liknande förhållanden, överensstämmer helt med 136 § i 1891 års sjölag. Endast språkliga ändringar har vidtagits.

Avtalsperiodens upphörande vid konsekutiva resor

41 §

Har fartyget befraktats för så många resor som det kan utföra inom en angiven tidsrymd och har resebefraktaren före avtalsperiodens slut fått anmälan om att fartyget är klart att börja ta in last, skall resan utföras även om detta sker helt eller delvis efter det att avtalsperioden har löpt ut.

Om det är uppenbart att fartyget inte kan nå lastningshamnen och

Om det är uppenbart att fartyget inte kan nå lastningshamnen och vara klart att börja ta in last före avtalsperiodens slut, är resebortfraktaren inte skyldig att sända fartyget till lastningshamnen.

Anmäler resebortfraktaren att fartyget kan komma för sent till lastningshamnen och begär han anvisningar, får resebefraktaren bestämma antingen att resan skall utföras enligt befraktningsavtalet eller att avtalet skall upphöra. Avtalet upphör om resebefraktaren inte inom skälig tid efter det att han fått anmälan begär att resan skall utföras.

(jfr 352 § i utredningens förslag)

Denna paragraf innehåller särregler för konsekutiva resor i det fall fartyget enligt certepartiet skall utföra så många resor som möjligt inom en viss angiven tidsperiod. På samma vis som vid tidsbefraktning kan det då vara svårt att planera verksamheten så att sista resan exakt sammanfaller med befraktningsperiodens utgång. De här aktuella reglerna reglerar om en eventuell slutlig resa skall anses falla inom certepartiet eller inte.

Första stycket

Av första stycket framgår att en resa skall omfattas av certepartiet så snart lastningsanmälan gjorts före avtalsperiodens slut. För lastningsanmälan gäller därvid reglerna i 12 och 13 §§.

Andra stycket

I andra stycket anges uttryckligen att bortfraktaren inte är skyldig att anträda en resa mot lastningshamnen, om det är uppenbart att fartyget inte kan komma fram i tid.

Tredje stycket

Även i ett tveksamt fall kan bortfraktaren befria sig från sina skyldigheter genom att utnyttja den interpellationsrätt som tilläggs honom enligt tredje stycket.

KVANTUMKONTRAKT

Tillämpningsområde

42 §

Bestämmelserna om kvantumkontrakt gäller befordran med fartyg av en bestämd mängd gods fördelad på flera resor under en angiven tidsrymd.

Bestämmelserna tillämpas dock inte, om det är avtalat att resorna skall utföras efter varandra med ett bestämt fartyg.

(jfr 353 § i utredningens förslag)

Bestämmelsen anger tillämpningsområdet för de dispositiva rättsreglerna om kvantumkontrakt.

Första stycket

Tillämpningsområdet bestäms enligt första stycket med hjälp av två huvudrekvisit. Det ena är att transportåtagandet skall avse förflyttning av ett visst totalkvantum gods. Enligt det andra skall detta kvantum fördelas på flera resor under en angiven tidsrymd. Mängden gods behöver inte vara bestämd i vikt eller volym utan kan likaväl anges som en befraktares årliga export till en viss marknad. Kontraktet kan även innehålla vida optioner ifråga om mängden och även avse olika slag av gods.

Tidsperioden för kontraktet kan anges på olika sätt. Det vanligaste är att tidsrymden anges i år eller månader. Men tidsperioden kan även fastställas till den tid det tar att befordra en närmare identifierad last, tex ett malmlager, med en viss skeppningshastighet.

Andra stycket

Gränsen mot konsekutiva resor anges enligt andra stycket så att, om resorna skall utföras efter varandra och med bestämt fartyg, det aldrig blir fråga om tillämpning av kvantumreglerna utan av resebefraktningsreglerna med deras särregler för konsekutiva resor. Den grundläggande generiska karaktären hos ett kvantumkontrakt, dvs. det ännu inte konkret utpekade fartyget, behålls således.

Resorna behöver inte följa "omedelbart" efter varandra. Både avtal om konsekutiva resor och om kvantumkontrakt tillåter mellankommande ballastresor och andra arrangemang i syfte att med ett logistiskt transportsystem minska kostnaderna. Vad gäller nutidens specialiserade "garagefartyg" för bilar, för att ta ett exempel, kan sådana gå i tidtabellsenliga slingor och hämta upp olika kvantiteter bilar från olika tillverkningsställen och lossa dem på olika marknader, allt i ett invecklat mönster, utan att därför kvantumkontrakten till grund för sådana operationer mister sin typiskt generiska karaktär.

Avgränsningen av kvantumkontrakten gentemot styckegodstransporter bestäms genom reglerna i 13 kap. 3 § andra stycket. Det kan därför hänvisas till vad som anförts vid denna paragraf.

Val av godsmängd

43 §

Ger avtalet utrymme för val av den totala mängden gods som skall befordras, har befraktaren rätt att bestämma mängden.

Gäller valet mängden som skall befordras på en särskild resa, är det bortfraktaren som har rätt att bestämma mängden.

(jfr 354 § i utredningens förslag)

Utvecklingen från ramavtalets principiella plan till det konkreta fraktavtalet sker med hjälp av en fortgående individualisering, först av lastpartierna, sedan av fartygen och deras resor. I just dessa avseenden har man redan på ramavtalets plan behov av några dispositiva regler. I denna paragraf regleras rätten att bestämma godsmängden i de fall avtalet ger utrymme för detta.

Första stycket

Bestämmelsen hänför sig till individualiseringen av lastpartier. I händelse av oklarhet är det befraktaren som har valrätten med avseende på den totala mängden av gods som skall befordras under kvantumkontraktet (brukar anges med vissa marginaler och optioner).

Andra stycket

Medan första stycket tar sikte på den situationen att kontraktet ger ett spelrum beträffande den totala mängden gods, handlar andra stycket om situationer då det finns ett spelrum med avseende på vilken mängd gods som skall befordras på en särskild resa. I det förra fallet har spelrummet typiskt sett getts i befraktarens intresse; det är hans transportbehov som avtalet skall tillfredsställa. Gäller det spelrum med avseende på en särskild resa - spelrum som måste bli relativt små - är de däremot givna i bortfraktarens intresse (fartygets lastförmåga etc.) och det är därför enligt andra stycket han som har rätt att bestämma mängden.

Skeppningsplaner

44 §

Befraktaren skall utarbeta skeppningsplaner för lämpliga tidsperioder i förhållande till den tidsrymd som avtalet avser och i god tid underrätta bortfraktaren om planerna.

Befraktaren skall se till att den mängd gods som avtalet omfattar blir fördelad på lämpligt sätt över avtalsperioden. Därvid skall han beakta storleken av de fartyg som skall användas.

(jfr 355 § i utredningens förslag)

Bestämmelsen reglerar befraktarens skyldighet att utarbeta skeppningsplaner.

Första stycket

En viktig fördelningsfaktor är enligt första stycket kravet på att befraktaren utarbetar skeppningsplaner för lämpliga tidsperioder i förhållande till hela kvantumkontraktets löptid och på att befraktaren i god tid underrättar bortfraktaren om planerna. Denne får därmed en möjlighet att disponera hela sin flotta på lämpligaste sätt.

Andra stycket

Enligt andra stycket skall fördelningen ske över hela avtalsperioden och under hänsynstagande till vilken fartygsstorlek som skall användas.

45 och 46 §§

Anmälan om skeppning

45 §

Befraktaren skall anmäla skeppning i skälig tid. I anmälan skall

anges när godset senast kommer att vara klart för lastning.

Nominering av fartyg

46 §

När anmälan om skeppning har lämnats, skall bortfraktaren tillhandahålla ett fartyg som är lämpat att utföra resan i rätt tid. Bortfraktaren skall inom skälig tid anmäla vilket fartyg som skall utföra resan, fartygets lastförmåga och förväntade ankomst till lastningshamnen.

Bortfraktaren är inte skyldig att tillhandahålla fartyg för gods som inte är klart för lastning före avtalsperiodens utgång, om inte överskridandet beror på förhållanden utanför befraktarens kontroll och inte är väsentligt.

(jfr 356 och 357 §§ i utredningens förslag)

45 och 46 §§ innehåller bestämmelser om anmälan av skeppning och om nominering av fartyg. Reglerna är av principiell art för att tjäna som utgångspunkt för en närmare reglering i det enskilda avtalet.

Individualiseringen av en särskild resa sker i två steg. Först är det befraktaren som skall anmäla skeppningen i skälig tid. Därefter är det bortfraktarens sak att tillhandahålla (nominera) ett lämpligt fartyg och inom skälig tid underrätta befraktaren om detta samt om fartygets lastförmåga och förväntade ankomst till lastningshamnen. En förutsättning för bortfraktarens skyldighet att nominera ett fartyg är att godset är klart för lastning före avtalsperiodens utgång eller inom en viss tid därefter. Skyldigheten att nominera bortfaller dock om tidsöverskridandet beror på omständigheter inom befraktarens kontroll eller annars är väsentligt.

Utförandet av resorna

47 §

När bortfraktaren har lämnat anmälan som avses i 46 § gäller bestämmelserna om styckegodstransport eller resebefraktning för den befordran som skall utföras.

Om bortfraktarens skyldighet att utföra en särskild resa bortfaller på grund av ett förhållande som bortfraktaren ansvarar för, har befraktaren rätt att begära att godset eller en motsvarande mängd nytt gods blir befordrat.

Ger bortfallet av resan anledning att räkna med att senare resor inte kommer att bli utförda utan väsentligt dröjsmål, får befraktaren häva avtalet i fråga om den återstående delen.

(jfr 358 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i denna paragraf gäller utförandet av resorna.

Första stycket

I och med att nominering av ett fartyg har skett har man lämnat

ramavtalets abstrakta nivå och kommit ned till de konkreta reglerna om styckegodstransport respektive resebefraktning. Vilket av dessa regelverk som blir tillämpligt får avgöras med hänsyn till bestämmelsen i 13 kap. 3 §.

Andra stycket

Från utgångspunkten att reglerna om styckegodstransport eller resebefraktning skall tillämpas på den särskilda resan utan hänsyn till det överordnade kvantumkontraktet görs vissa undantag. I andra stycket regleras den situationen att bortfraktarens skyldighet att utföra en särskild resa faller bort efter det att fartyget nominerats. Om bortfraktaren är ansvarig för bortfallet, har befraktaren rätt att begära att godset eller motsvarande mängd nytt gods befordras. Frågan om bortfraktarens skyldighet att utföra en särskild resa har fallit bort och om bortfraktaren är ansvarig för bortfallet får därvid avgöras enligt de regler som gäller för den särskilda resan enligt första stycket.

Tredje stycket

Enligt tredje stycket kan under vissa förutsättningar en hävning ske av hela kontraktet i dess återstående delar, nämligen om bortfallet av en resa ger anledning att räkna med att inte heller senare resor kommer att bli utförda utan väsentligt dröjsmål. Denna hävningsregel är av samma typ som den som finns intagen i 44 § andra stycket köplagen (1990:931) rörande s.k. successiva leveranser.

Dröjsmål med anmälan om skeppning och skeppningsplaner

48 §

Lämnar befraktaren inte i tid anmälan om en skeppning, får bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för anmälan. Är tiden inte oskäligt kort och har en skeppning inte anmälts inom tilläggstiden, får bortfraktaren antingen anmäla ett fartyg enligt 46 § i överensstämmelse med gällande skeppningsplan eller häva avtalet i fråga om den resan.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan av senare skeppningar, får bortfraktaren häva avtalet i fråga om den återstående delen.

Bortfraktaren har rätt till ersättning, om inte dröjsmålet beror på ett sådant förhållande som avses i 32 § tredje stycket.

Om befraktaren inte i tid underrättar bortfraktaren om skeppningsplaner, kan bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid. Är tiden inte oskäligt kort och överskrids den, får bortfraktaren häva avtalet i fråga om den återstående delen. Tredje stycket har motsvarande tillämpning.

(jfr 359 § i utredningens förslag)

Paragrafen reglerar påföljderna av befraktarens dröjsmål med anmälan om skeppning och med utarbetande av skeppningsplaner. På detta stadium befinner man sig alltjämt på ramavtalets abstrakta plan.

Första stycket

Enligt första stycket får bortfraktaren vid befraktarens dröjsmål med anmälan om skeppning förelägga en bestämd tilläggstid för en sådan anmälan. Om befraktaren därvid inte fullgör sin anmälningsskyldighet inom denna tid, får bortfraktaren å sin sida anmäla ett fartyg enligt 46 §. En nominering medför då att bortfraktarens skyldighet att låta fartyget gå till lastningshamnen, hans rätt att häva för den resan på grund av dröjsmål med leverans av gods och hans krav på ersättning för bortfallet skall bedömas efter reglerna för den särskilda resan enligt 47 § första stycket.

Enligt detta stycke kan bortfraktaren efter omständigheterna även välja att häva kontraktet beträffande den aktuella resan i stället för att nominera ett fartyg. Det kan exempelvis stå helt klart för honom att gods inte kommer att levereras enligt skeppningsplanen. Därmed förhindras onödiga kostnader.

Andra stycket

I andra stycket har det tagits in en hävningsregel av samma typ som i 47 § tredje stycket. Om befraktarens dröjsmål med anmälan om skeppning ger anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål även med anmälan om senare skeppningar, får bortfraktaren häva kontraktet beträffande den återstående delen. Hävning för den återstående delen förutsätter inte att befraktaren har överskridit tilläggstiden enligt första stycket.

Tredje stycket

Tredje stycket reglerar bortfraktarens rätt till ersättning för den förlust som dröjsmålet medför. Befraktarens ersättningsansvar är objektivt med undantag för sådana situationer som avses i 32 § tredje stycket.

Fjärde stycket

Paragrafens fjärde stycke behandlar dröjsmål med utarbetandet av skeppningsplaner enligt 44 §. Om dröjsmålet kvarstår efter en förelagd tilläggstid, kan bortfraktaren häva kontraktet beträffande den återstående delen. Därmed avses de eventuella resor som inte omfattas av någon tidigare skeppningsplan.

Dröjsmål med nominering av fartyg

49 §

Lämnar bortfraktaren inte i tid anmälan om fartyg, får befraktaren förelägga en bestämd tilläggstid. Är tiden inte oskäligt kort och har anmälan inte lämnats inom tilläggstiden får befraktaren häva avtalet i fråga om den resa som tilläggstiden gäller.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan om fartyg även i fråga om senare skeppningar, får befraktaren häva avtalet i fråga om den återstående delen.

Befraktaren har rätt till ersättning, om inte dröjsmålet beror på ett

sådant hinder utanför bortfraktarens kontroll som denne inte skäligen kunde ha räknat med när avtalet ingicks och vars följder denne inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

(jfr 360 § i utredningens förslag)

Efter det att befraktaren gjort anmälan om skeppning är bortfraktaren skyldig att tillhandahålla fartyg enligt 46 §. I denna paragraf regleras de påföljder som bortfraktarens dröjsmål med nomineringen medför.

Första stycket

Om bortfraktaren inte har anmält fartyg i tid får enligt första stycket befraktaren förelägga en bestämd tilläggstid. Om tilläggstiden överskrids får befraktaren häva kontraktet ifråga om den resa tilläggstiden gäller. Befraktarens möjlighet att häva avtalet för en särskild resa på grund av förhållanden som inträder efter det att fartyget har nominerats skall inte bedömas enligt dessa regler utan enligt reglerna för den särskilda resan enligt 47 § första stycket.

Andra stycket

Andra stycket innehåller en hävningsregel av samma typ som i 47 § tredje stycket. Befraktaren får häva kontraktet beträffande den återstående delen om dröjsmålet med anmälan av fartyg ger anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan av fartyg även ifråga om senare skeppningar.

Tredje stycket

Ersättningsregeln i tredje stycket speglar kvantumkontraktets generiska karaktär och skiljer sig därför från motsvarande ersättningsregler för exempelvis rese- och tidsbefraktning i 31 respektive 57 §§. Denna bestämmelse överensstämmer i stort med motsvarande bestämmelse i 27 § första stycket köplagen (1990:931). Av allmänna principer om bevisbördans placering torde följa att det är bortfraktaren som har att visa att dröjsmålet beror på ett sådant hinder att ersättningsskyldighet inte föreligger.

Dröjsmål med betalning av frakt

50 §

Betalas inte frakt, ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt avtalet i rätt tid, får bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får bortfraktaren ställa in fullgörelsen av avtalet eller, om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott, häva avtalet.

Bortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att han ställer in fullgörelsen av avtalet eller, om avtalet hävs, på att de återstående resorna bortfaller.

Vid slutet av varje resa enligt avtalet har bortfraktaren rätt att hålla inne lasten till säkerhet för fordringar enligt avtalet. När konossement

har utfärdats gäller vad nu sagts i förhållande till tredje man bara om fordringen har antecknats i konossementet.

(jfr 361 § i utredningens förslag)

Vid kvantumkontrakt är befraktarens betalningsskyldighet normalt knuten till den särskilda resan och påföljden vid ett dröjsmål med betalningen följer i första hand av reglerna för den resan enligt 47 § första stycket. Av dessa bestämmelser följer emellertid att ett dröjsmål med betalning kan påverka hela det återstående avtalet.

Första stycket

Enligt första stycket kan bortfraktaren i principiell överensstämmelse med vad som stadgas för konsekutiva resor i 36 § tredje stycket förelägga befraktaren en bestämd tilläggstid om frakt, ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt kontraktet inte betalas. Efter utgången av denna tid har bortfraktaren rätt att inställa fullgörelsen av avtalet. Detta innebär att de resor som vid inställelsen inte blivit utförda bortfaller och att mängden gods enligt kontraktet skall reduceras i motsvarande mån. Bortfraktaren kan också välja att häva kontraktet i dess återstående delar. En förutsättning för detta är dock att dröjsmålet med betalningen utgör ett väsentligt avtalsbrott.

Andra stycket

I andra stycket anges att bortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att fullgörelsen av kontraktet ställts in eller att kontraktet hävts i återstående delar. Rätten till ersättning omfattar också utlägg och kostnader föranledda av själva dröjsmålet med betalningen. Befraktarens skyldighet att betala dröjsmålsränta regleras i räntelagen (1975:635).

Tredje stycket

Bortfraktarens rätt att hålla inne godset för fordringar som hänför sig till den särskilda resan följer i första hand av de regler som gäller för denna (se 47 § första stycket). Tredje stycket av denna paragraf utvidgar emellertid denna rätt till att avse också andra fordringar enligt kvantumkontraktet, i praktiken fordringar som hänför sig till tidigare resor. Det bör uppmärksammas att rätten att hålla inne godset enligt denna bestämmelse endast kan göras gällande mot en tredje man som innehar konossement under förutsättning att fordringen antecknats i konossementet.

Krigsfara

51 §

Inträder det under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller en väsentlig ökning av krigsfaran och är detta av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet, får såväl bortfraktaren som befraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning.

Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats inom sådan tid.

Betydelsen av krig eller krigsliknande förhållanden efter det att ett fartyg nominerats för en särskild resa skall bedömas efter reglerna för den resan enligt 47 § första stycket. Denna bestämmelse reglerar emellertid betydelsen av sådana omständigheter för kvantumkontraktet i dess helhet. Vardera avtalsparten kan härvid frånträda kontraktet på liknande villkor som gäller för konsekutiva resor enligt 38 § och 39 § andra stycket och för tidsbefraktningsavtal enligt 74 §. Vid bedömningen av om en situation är att hänföra under denna bestämmelse kan ledning hämtas från 38 § om resebefraktning.

Lagrådet har förordat att lagtexten kompletteras med en närmare beskrivning av vilka händelser som kan utlösa en rätt att frånträda avtalet. Vid övervägande härav har jag emellertid funnit att texten skulle komma att skilja sig alltför mycket från de övriga nordiska lagtexterna. Jag har därför inte följt förslaget.

Lagrådet har vidare, på motsvarande sätt som beträffande regeln i 14 kap. 39 §, förordat en viss omformulering av bestämmelsen. Av skäl som jag närmare har utvecklat i specialmotiveringen till nämnda paragraf har jag inte heller i detta avseende varit beredd att följa Lagrådets förslag.

TIDSBEFRAKTNING

Fartygets avlämnande

Fartygets skick och utrustning

52 §

Tidsbortfraktaren skall ställa fartyget till tidsbefraktarens förfogande på den plats och vid den tidpunkt som har avtalats.

Vid avlämnandet skall tidsbortfraktaren se till att fartygets skick, föreskrivna handlingar, bemanning, proviantering och övrig utrustning uppfyller de krav som ställs i vanlig fraktfart i det fartområde som befraktningsavtalet anger.

Fartyget skall dessutom ha tillräckligt med bränsle för att kunna nå närmaste användbara bunkringshamn. Tidsbefraktaren skall överta bränslet och betala för det efter priset i denna hamn.

(jfr 363 § i utredningens förslag)

Första stycket

Reglerna om tidsbefraktning är tillämpliga på avtal enligt den definition som finns upptagen i 1 §. I 52 § uttrycks tidsbortfraktarens huvudförpliktelse nämligen att ställa fartyget till tidsbefraktarens förfogande på den plats och vid den tidpunkt som har avtalats. Den kommersiella kontrollen över fartyget övergår därvid på tidsbefraktaren medan tidsbortfraktaren behåller det nautiska handhavandet.

Med tidpunkt avses lokal tid om certepartiet inte hänvisar till Greenwich Mean Time eller annat följer av avtalet.

Andra stycket

Andra stycket motsvarar 138 § första punkten i 1891 års sjölag. Någon ändring i sak åsyftas inte vad avser tidsbortfraktarens skyldighet att hålla fartyget i sjövärdigt skick. Sjövärdighetsförpliktelsen är fortfarande anpassad till den särskilda funktionsfördelningen vid tidsbefraktning. Tidsbortfraktaren är normalt inte skyldig att hålla specialutrustning för viss last eller trad, om inte annat framgår av tidsbefraktningsavtalet (angående begreppet sjövärdighet, se den allmänna motiveringen under avsnitt 3.4.1).

Den relevanta tidpunkten för bedömningen av om tidsbortfraktaren har uppfyllt sina förpliktelser är avlämnandet av fartyget. Sjövärdighetsförpliktelsen kvarstår sedan under hela befraktningsperioden. Detta framgår av 58 § första stycket andra meningen.

I bestämmelsen har uttryckligen angetts att tidsbortfraktaren även är skyldig att hålla fartygets handlingar i ordning. Härmed avses i första hand handlingar som föreskrivs i lag och förordningar men också försäkringsbevis o.d. i den mån tidsbortfraktaren påtagit sig försäkringsplikten.

Tredje stycket

I tredje stycket har det tagits in en bestämmelse av praktiskt slag som saknar motsvarighet i sjölagen och som rör kvarvarande bränsle. Regeln bygger på principen i 60 § att tidsbefraktaren svarar för bränslet under hela befraktningsperioden och avser såväl det fallet att fartyget avlämnas till sjöss som att avlämnandet sker i hamn.

Lagrådet har, på motsvarande sätt som beträffande bestämmelsen i 13 kap. 12 §, förordat att sjövärdighetsregeln i andra stycket av förevarande paragraf utformas i närmare överensstämmelse med den bestämmelse om sjövärdighet som finns intagen i 6 kap. 1 §. Som jag närmare har utvecklat i specialmotiveringen till förstnämnda paragraf har jag inte varit beredd att godta Lagrådets förslag i nu aktuellt avseende.

Besiktning

53 §

Vid avlämnandet får såväl tidsbortfraktaren som tidsbefraktaren begära sedvanlig besiktning av fartyget, dess utrustning och kvarvarande bränsle.

Kostnaderna, inbegripet kostnader för tidsförlust som har föranletts av besiktningen, skall bäras av parterna med hälften var.

Besiktningsutlåtandet utgör bevis om fartygets och utrustningens skick samt om omfattningen av kvarvarande bränsle, om annat inte visas.

(jfr 364 § i utredningens förslag)

Bestämmelsen om besiktning är ny men en motsvarande regel finns vanligen i nutida tidscertepartier. Regelns syfte är att förhindra en senare tvist mellan avtalsparterna.

Första stycket

Genom första stycket får var och en av parterna i ett tidsbefraktningsavtal rätt att begära besiktning i samband med avlämnandet av fartyget. Parterna kan i första hand själva utse en eller flera besiktningsmän på sätt som är brukligt inom den fart det gäller men part har också möjlighet att få besiktningsmän förordnade enligt 18 kap. 24 §.

Andra stycket

Enligt andra stycket skall besiktningskostnaderna bäras av parterna med hälften var. Även kostnaderna för nettotidsförlusten på grund av besiktningen skall fördelas på parterna oavsett om besiktningen äger rum före eller efter avlämnandet av fartyget.

Tredje stycket

Av tredje stycket framgår att ett besiktningsutlåtande inte utgör exklusivt bevis men att utlåtandet ändå skall väga tungt vid en bedömning av förhållandena då fartyget avlämnades.

Avlämnande av fartyget till sjöss

54 §

Har parterna avtalat att fartyget skall avlämnas till sjöss, skall tidsbortfraktaren underrätta tidsbefraktaren om avlämnandet och uppge fartygets position samt tidpunkten för avlämnandet.

Besiktning enligt 53 § företas i den första hamn som fartyget anlöper efter avlämnandet. Om det vid besiktningen konstateras att fel i fartyget föreligger, skall frakt inte betalas för den tid som går förlorad för att avhjälpa felet. Om tidsbefraktaren häver befraktningsavtalet enligt 56 §, bortfaller tidsbortfraktarens rätt till frakt från avlämnandet.

(jfr 365 § i utredningens förslag)

Paragrafen är ny och reglerar det fallet att fartyget avlämnas till sjöss.

Första stycket

Fartyget kan enligt avtalsparternas val avlämnas vid en viss tidpunkt eller då det befinner sig på en viss position. Oavsett vilket sätt parterna har valt skall enligt första stycket tidsbortfraktaren alltid bekräfta avlämnandet med tids- och positionsangivelse.

Andra stycket

Av andra stycket framgår att den besiktning av fartyget som parterna har rätt att begära enligt 53 § skall förläggas till den första hamn som fartyget anlöper efter avlämnandet. Med "första hamn" avses i detta sammanhang en hamn där besiktning rent praktiskt kan genomföras.

Eftersom en beaktansvärd tid kan förflyta mellan avlämnandet och besiktningen ges också särskilda regler med avseende på tidsfrakten. Om fel i fartyget konstateras skall i enlighet med principerna om s.k. off-hire (se närmare under 72 §) tidsfrakt inte betalas för den tid som går åt för att avhjälpa felet. Är felet så allvarligt att tidsbefraktaren väljer att häva befraktningsavtalet skall tidsfrakt överhuvud inte utgå. Frakt som betalats i förskott vid avlämnandet skall i så fall betalas tillbaka.

Bestämmelsen i andra stycket har avfattats med beaktande av vad *Lagrådet* har anfört om ett förtydligande av bestämmelsens tillämpningsområde.

Kancelleringstid och dröjsmål med avlämnandet av fartyget

55 §

Skall fartyget enligt befraktningsavtalet vara klart att börja ta in last senast viss tidpunkt (kancelleringstid), får tidsbefraktaren häva avtalet om fartyget inte är klart att börja ta in last eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång. Om fartyget i annat fall skall avlämnas senast viss tidpunkt, får tidsbefraktaren häva avtalet om tiden överskrids.

Anmäler tidsbortfraktaren att fartyget kommer för sent och uppger han när fartyget kommer att vara klart att börja ta in last eller att avlämnas, får tidsbefraktaren häva avtalet om det sker inom skälig tid. Hävs inte avtalet blir den angivna tidpunkten ny kancelleringstid.

Om fartyget i ett annat fall avlämnas för sent, får tidsbefraktaren häva avtalet om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott.

(jfr 366 § i utredningens förslag)

Reglerna i denna paragraf, som motsvarar reglerna i 146 § i 1891 års sjölag, överensstämmer till sin avfattning mycket nära med 28 § och 29 § första stycket rörande resebefraktning. Det kan därför hänvisas till vad som anförts under dessa bestämmelser. Följande ändringar i förhållande till 1891 års sjölag bör dock uppmärksammas.

Första och andra styckena

Första stycket reglerar det fallet att avtalsparterna bestämt att fartyget skall avlämnas senast vid en exakt tidpunkt, något som motsvarar vad som på köprättens område brukar benämnas fixköp. Regelns utformning tar sikte både på fall då parterna kommit överens om en bestämd tid inom vilken fartyget skall börja lasta och fall då de avtalat att fartyget skall avlämnas senast en viss tidpunkt i någon hamn eller till sjöss.

Av förarbetena till bestämmelsen i 146 § andra stycket i 1891 års sjölag (jfr NJA II 1936 s. 490) framgår att denna är tillämplig på dröjsmålssituationer under hela den tid som fartyget står till tidsbefraktarens förfogande. Men med den nya lydelsen i denna paragraf omfattas endast dröjsmål vid fartygets avlämnande. Rättsföljderna av annat dröjsmål under avtalstiden regleras i stället genom 64 §.

Tredje stycket

I tredje stycket jämfört med 146 § första stycket i 1891 års sjölag har den viktiga ändringen gjorts att den särskilda hävningsrätten vid tidsbortfraktarens s.k. egenfel utgått. Oavsett vem som orsakat dröjsmålet kan tidsbefraktaren enligt bestämmelsen häva befraktningsavtalet om detta utgör ett väsentligt avtalsbrott.

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

Fel i fartyget

56 §

Föreligger det vid avlämnandet fel i fartyget eller i fartygets utrustning, har tidsbefraktaren rätt till avdrag på frakten eller, om avtalsbrottet är väsentligt, rätt att häva befraktningsavtalet. Detta gäller inte om tidsbortfraktaren avhjälper felet utan en sådan försening som enligt 55 § ger tidsbefraktaren rätt att häva avtalet.

(jfr 367 § i utredningens förslag)

Bestämmelsen som rör fel i fartyget, är ny och saknar motsvarighet både i 1891 års sjölag och i de vanligaste tidscertepartierna.

Vad som avses med "fel" måste bedömas med utgångspunkt från de krav som ställs på fartyg och utrustning enligt bestämmelserna i 52 § och från vad avtalsparterna kommit överens om i det enskilda fallet eller vad som annars kan följa av avtal mellan dem. Således kan bristande sjövärdighet vara att anse som fel. Likaså kan fel vara för handen om fartyget eller utrustningen inte motsvarar den beskrivning som gjorts i certepartiet. I första hand gäller detta fartygets prestanda vad avser fart och lastkapacitet. Även fartygets ålder, nationalitet m.m. kan ha stor betydelse för tidsbefraktaren beroende på det fartområde som avtalet gäller.

Om ett fel inte blir avhjälpt kan tidsbefraktaren ändå hålla fast vid certepartiet och få avdrag på frakten. Fraktavdraget är främst avsett att kompensera tidsbefraktaren för mindre allvarliga fel i fartyg och utrustning och därigenom begränsa behovet av hävning. Syftet är således att återställa balansen mellan tidsbortfraktarens felaktiga prestation och det vederlag för tidsbefraktningen som tidsbefraktaren skall betala. Tidsbefraktaren kan dock välja att häva avtalet. En förutsättning för detta är att avtalsbrottet är väsentligt.

Enligt sista meningen har tidsbefraktaren inte rätt till fraktavdrag eller rätt att häva avtalet om felet avhjälps utan sådan försening som ger hävningsrätt enligt 55 §. Detta kan exempelvis innebära att tidsbefraktaren i det särskilda fallet får nöja sig med fraktavdrag om ett mer allvarligt fel åtgärdas i allt väsentligt senast en viss tidpunkt.

Skadeståndsansvar

57 §

Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för förlust till följd av dröjsmål eller fel vid avlämnandet. Om tidsbortfraktaren visar att dröjs-

målet eller felet inte beror på fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för, föreligger inte rätt till sådan ersättning. Tidsbefraktaren har också rätt till ersättning för skada till följd av att fartyget vid avtalsslutet saknade en egenskap eller utrustning som kan anses tillförsäkrad.

(jfr 368 § i utredningens förslag)

Bestämmelsen motsvarar delvis 147 § i 1891 års sjölag. Den avser emellertid även ansvar för fel i fartyget men har begränsats i sin tillämplighet till tiden för avlämnandet av fartyget. Dröjsmål och annat avtalsbrott under befraktningsperioden regleras genom 64 §.

I likhet med 31 § rörande resebefraktning uppställs som förutsättning för skadeersättning fel eller försummelse av tidsbortfraktaren eller någon som han svarar för. Bevisbördan åvilar - liksom i 147 § i 1891 års sjölag - tidsbortfraktaren men beviskravet har skärpts i förhållande till den tidigare lydelsen. Tidsbortfraktaren skall således visa frånvaro av fel eller försummelse för att undgå ansvar; tidigare räckte det med att detta gjordes antagligt.

Regeln i sista meningen är ny och kan jämföras med 40 § tredje stycket köplagen (1990:931). Här bör uppmärksammas att en förutsättning för skadeersättning är att egenskapen eller utrustningen saknades redan vid avtalsslutet. Om exempelvis ett fartygs prestanda minskat efter avtalsslutet men före avlämnandet vad gäller garanterad fart, får tidsbortfraktarens ansvar bedömas enligt huvudregeln i paragrafens första och andra meningar.

Utförandet av resorna

Tidsbefraktarens förfoganderätt

58 §

Tidsbortfraktaren skall under befraktningsperioden utföra de resor som tidsbefraktaren begär i överensstämmelse med befraktningsavtalet. Han skall därvid svara för att de krav som uppställs i 52 § andra stycket fortlöpande är uppfyllda.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att utföra en resa vid vilken fartyget, personer ombord eller lasten kan utsättas för fara till följd av krig eller krigsliknande tillstånd, is eller annan fara eller väsentlig olägenhet, som han inte skäligen kunde ha räknat med när avtalet ingicks.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att ta med gods av lättantändlig, brandfarlig eller frätande beskaffenhet eller annat farligt gods, om det inte avlämnas i sådant skick att det kan befordras och utlämnas i överensstämmelse med de krav och rekommendationer som ställs av myndigheterna i det land där fartyget är registrerat, i det land där redaren har sitt huvudkontor och i de hamnar som ingår i resan. Tidsbortfraktaren är inte heller skyldig att ta med levande djur.

(jfr 369 § i utredningens förslag)

Paragrafen motsvarar 137 §, 138 § första meningen och 142 § i 1891 års sjölag.

Tidscertepartierna innehåller praktiskt taget alltid någon form av begränsningar i tidsbefraktarens dispositionsrätt. Dessa begränsningar är av skiftande karaktär. Det kan röra sig om geografiska inskränkningar knutna till fartygets försäkringsförhållanden eller begränsningar av rent kommersiella skäl. Det är också vanligt att certepartierna förses med klausuler som hindrar tidsbefraktaren att ta med olämplig last (t.ex. kol i lastrummen på en kylbåt som därefter inte kan motta sina vanliga typer av last utan en mycket omfattande och dyrbar rengöring) eller farligt gods eller med klausuler i syfte att eliminera speciella risker såsom risk för jordbävningar, svårartade oväder, infrysning i is osv. På grund av den mångskiftande karaktären hos förekommande begränsningsklausuler anges - såsom tidigare - tidsbortfraktarens huvudförpliktelse generellt med vissa undantag av hänsyn till vad som skäligen kan begäras av honom.

Första stycket

I första stycket upptas huvudförpliktelserna under den tid fartyget står till tidsbefraktarens förfogande enligt certepartiet eller enligt de regler i 69 § som avser s.k. overlap.

Andra stycket

Andra stycket anger undantag eller befrielse från huvudförpliktelsen, om ombordvarande personal eller egendom skulle utsättas för fara genom krig, svåra isförhållanden etc. I förhållande till 142 § första meningen i 1891 års sjölag anges också uttryckligen väsentlig olägenhet som befrielsegrund. Härmed åsyftas exempelvis situationer där fartyget - utan att en direkt fara för fysisk skada föreligger - kan komma att bli infryst eller bli belagt med embargo eller där politiska förhållanden i ett område kan leda till framtida bojkott och svartlistning av fartyget på annat håll.

Om tidsbortfraktaren skäligen kunnat räkna med krig etc. när avtalet ingicks, kan han dock inte frånträda sina förpliktelser under åberopande av dessa undantagsregler. I ett sådant fall får han stå risken för ekonomiska förluster t.ex. på grund av att ombordanställda begär avsked från sina anställningar eller att försäkringsgivare nekar att täcka den särskilda risk som resan innebär.

Tredje stycket

I tredje stycket första meningen regleras tidsbortfraktarens skyldighet att befordra farligt gods. Det moderna industrisamhället kräver transporter av sådant gods i en helt annan omfattning än vad som var fallet vid tillkomsten av 142 § i 1891 års sjölag. I takt med det ökade transportbehovet har ett omfattande system av säkerhetsföreskrifter vuxit fram, såväl nationellt som internationellt. I betraktande av detta har i förhållande till 142 § i sistnämnda lag gjorts den ändringen, att tidsbortfraktaren inte kan vägra att befordra gods av farlig beskaffenhet, om det kan ske på ett betryggande sätt. För att tidsbortfraktaren inte skall komma i konflikt med olika föreskrifter som han är bunden av bör dock ytterligare krävas att befordringen kan ske i överensstämmelse med de krav och rekommendationer som ställs såväl i det

land där fartyget är registrerat och i det land där redaren har sitt huvudkontor som i de hamnar som ingår i resan. Men i övrigt måste tidsbortfraktaren fortsättningsvis göra uttryckligt förbehåll i befraktningsavtalet för den händelse farligt gods eller viss typ av farligt gods inte får transporteras med fartyget.

I styckets andra mening, vars innehåll är nytt, föreskrivs att tidsbortfraktaren inte är skyldig att befordra levande djur. Denna regel är föranledd av de säregna problem som är förenade med djurtransporter och får anses avspegla gängse praxis inom tidsbefraktningsområdet. En befordran av levande djur kräver således särskilt avtal.

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

Underrättelseplikt

59 §

Tidsbortfraktaren skall hålla tidsbefraktaren underrättad om alla förhållanden som rör fartyget och resorna och som är av betydelse för tidsbefraktaren. Tidsbefraktaren skall underrätta tidsbortfraktaren om planerade resor.

(jfr 370 § i utredningens förslag)

Paragrafen är ny och föreskriver en ömsesidig upplysningsplikt för tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren. Det åligger sålunda tidsbortfraktaren att upplysa om inträffade eller förväntade förseningar, om fartygets tillstånd m.m. Tidsbefraktaren skall å sin sida hålla tidsbortfraktaren underrättad exempelvis om fartygets operationsprogram för att på så sätt underlätta dennes planering av reparationer, underhåll m.m.

Bränsle

60 §

Tidsbefraktaren skall sörja för att det finns bränsle och vatten till fartygets maskiner. Han svarar för att levererat bränsle är i överensstämmelse med avtalade specifikationer.

(jfr 371 § i utredningens förslag)

Paragrafen motsvarar delvis 138 § andra meningen i 1891 års sjölag. Sistnämnda regel överensstämmer med certepartipraxis och någon ändring i sak åsyftas inte i denna del.

Av första meningen framgår att det är tidsbefraktaren som skall anskaffa och bekosta bränsle och vatten till fartygets maskiner. Med maskiner avses också fartygets hjälpmaskiner. I enlighet med hänvisningen i 58 § första stycket är det dock tidsbortfraktaren som skall anskaffa och betala för smörjolja och förbrukningsartiklar till maskinerna. I övrigt gäller att reseavhängiga kostnader skall fördelas enligt presumtionsregeln i 67 § om inte något särskilt är föreskrivet.

Om parterna har avtalat vissa tekniska specifikationer, står enligt andra meningen tidsbefraktaren garantiansvar för att ombordtaget bränsle också motsvarar de avtalade egenskaperna. Brister han härutinnan blir han ersättningsskyldig för den skada som vållas.

Lastning och lossning

61 §

Tidsbefraktaren skall sörja för mottagande, lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning och utlämnande av lasten. Stuvningen skall utföras så att fartyget är betryggande stabiliserat och lasten säkrad. Tidsbefraktaren skall följa anvisningar från tidsbortfraktaren om lastens fördelning i den omfattning som hänsynen till fartygets säkerhet och stabilitet kräver.

Tidsbefraktaren får kräva sådan medverkan av befälhavaren och besättningen som är sedvanlig i den fart det gäller. Ersättning för övertidsarbete och annan särskild utgift till följd av sådan medverkan skall betalas av tidsbefraktaren.

Om tidsbortfraktaren är skyldig att ersätta skada till följd av lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning eller utlämnande av lasten, skall tidsbefraktaren hålla honom skadeslös, om inte skadan beror på medverkan av befälhavaren eller besättningen eller på något annat förhållande som tidsbortfraktaren svarar för.

(jfr 372 § i utredningens förslag)

Paragrafen motsvarar 139 § i 1891 års sjölag.

Första och andra styckena

Första och andra styckena är uppbyggda i enlighet med den grundläggande funktionsfördelningen mellan tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren och överensstämmer också med certepartipraxis. Någon ändring i förhållande till vad som gäller enligt 1891 års sjölag åsyftas därför inte. I första stycket uppräknas de olika moment som ankommer på tidsbefraktaren att utföra i lastnings- och lossningsskedet. Tidsbefraktaren åläggs uttryckligen att följa tidsbortfraktarens anvisningar med betydelse för fartygets säkerhet eftersom denne behåller det nautiska ansvaret.

Tredje stycket

Även tidsbortfraktarens regressrätt enligt tredje stycket bygger på den grundläggande funktionsfördelningen mellan parterna i befraktningsavtalet. Om tidsbefraktaren står ansvaret för den kommersiella driften av fartyget, bör tidsbortfraktaren kunna återkräva vad han i sin egenskap av redare ändå kan tvingas att utge i skadeersättning till tredje man. Det kan nämligen inte uteslutas att redaren åläggs det primära ansvaret för skada enligt någon stats nationella rätt oavsett den interna funktionsfördelningen mellan avtalsparterna. I förhållande till 139 § andra stycket i 1891 års sjölag utvidgas regressrätten i enlighet med denna princip till att omfatta all skada som kan drabba lastägare eller annan tredje man. Skadan skall dock ha uppkommit till följd av lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning eller utläm-

nande av lasten. En grundförutsättning för regress är såsom tidigare att skadan inte beror på sådan medverkan av befälhavaren eller besättningen eller annat förhållande som tidsbortfraktaren är ansvarig för, exempelvis bristande tillsyn och underhåll av fartygets kranar. I sistnämnda avseende får ansvaret normalt fastställas med utgångspunkt i bestämmelserna i 63 § eller vad parterna bestämt om detta i befraktningsavtalet.

Konossement

62 §

Tidsbortfraktaren skall på begäran utfärda konossement för inlastat gods för den resa han skall utföra, med de villkor som är sedvanliga i den fart det gäller. Om han därigenom ådrar sig ansvar i förhållande till innehavaren av konossementet utöver vad som följer av befraktningsavtalet, skall tidsbefraktaren hålla honom skadeslös.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att på begäran av tidsbefraktaren lämna ut godset till en mottagare som inte visar sin behörighet eller i övrigt i strid mot konossementet, om han därigenom handlar i strid mot tro och heder. Tidsbortfraktaren får i andra fall alltid kräva säkerhet för den ersättning han kan bli skyldig att betala på grund av ett utlämnande.

(jfr 373 § i utredningens förslag)

Första stycket

Första stycket motsvarar 141 § i 1891 års sjölag. Någon ändring i sak åsyftas inte. Angående de närmare förutsättningarna för tillämpligheten av regressregeln i andra meningen kan hänvisas till vad som anförts vid 18 § tredje stycket rörande resebefraktning.

Andra stycket

Bestämmelsen i andra stycket, som är ny, reglerar det fallet att tidsbefraktaren begär att godset skall lämnas ut till en i transporträttslig mening obehörig mottagare eller i strid mot villkoren i konossementet. Hur långt tidsbortfraktarens eller befälhavarens skyldighet att följa tidsbefraktarens instruktioner sträcker sig kan i allmänhet endast avgöras i det konkreta fallet med utgångspunkt från vad som är vanligt i den fart det gäller. Till skydd för tidsbortfraktarens intressen föreskrivs dock genom detta stycke att han inte är skyldig att lämna ut godset om utlämnandet skulle strida mot tro och heder. I andra "innocenta" fall kan han kräva säkerhet för eventuella skadeståndskrav på grund av tidsbefraktarens anvisningar om utlämnande av gods i strid mot konossementsreglerna.

Lagrådet har föreslagit att bestämmelsen i andra stycket omformuleras på ett sådant sätt att bestämmelsen inte ger upphov till tolkningssvårigheter och missförstånd. Jag delar självfallet denna uppfattning. Emellertid har jag funnit att Lagrådets förslag till lydelse är alltför avvikande i förhållande till de övriga nordiska texterna. Jag har därför valt en mindre ingripande justering. I övrigt har lagtexten

anpassats till terminologin i 13 kap. 52 §.

Lastskada och dröjsmål med utlämnandet

63 §

Tidsbortfraktaren är ansvarig i förhållande till tidsbefraktaren i enlighet med bestämmelserna i 13 kap. 24 - 35 och 37 - 39 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård. Bestämmelserna i 13 kap. 36 § har också motsvarande tillämpning.

En mottagare som inte är tidsbefraktaren har också rätt till ersättning enligt första stycket. Om mottagaren innehar konossement som har utfärdats av tidsbortfraktaren får han även åberopa reglerna i 5 §.

(jfr 374 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i denna paragraf är nya på tidsbefraktningens område och reglerar tidsbortfraktarens ansvar för skada till följd av att gods har gått förlorat, skadats eller försenats.

Första stycket

Första stycket reglerar ansvaret i de fall tidsbefraktaren tillika är lastägare. Samma ansvarsprinciper gäller som vid resebefraktning. Regeln överensstämmer därför principiellt med motsvarande regel i 27 §, dock att ansvarsperioden normalt bestäms med hänsyn till bestämmelserna i 61 § första stycket. På motsvarande sätt som i 27 § anges i denna bestämmelse att styckegodsreglernas ansvarssystem skall tillämpas. Bestämmelsen kommer vanligtvis också att läggas till grund vid tillämpningen av regressreglerna i 61 § tredje stycket.

Andra stycket

I andra stycket upptas kompletterande ansvarsregler för de fall lastägaren inte är tidsbefraktaren. Bakgrunden till bestämmelserna är som berörts i den allmänna motiveringen under avsnitt 3.3.4 att såväl svenska som andra nordiska sjötransportföretag i en allt större omfattning arbetar med inhyrt tonnage som s.k. operatörer. Klara enhetliga regler, nationellt som internationellt, har saknats i denna situation. Lastägaren har därför naturligen haft att i första hand hålla sig till tidsbefraktaren som sin medkontrahent, såvida inte tidsbortfraktaren påtagit sig ett särskilt ansvar genom att utfärda konossement. I övrigt har tidsbortfraktaren i en sådan situation blivit ansvarig endast om lastägaren i enlighet med allmänna skadeståndsrättsliga principer visat att tidsbortfraktaren eller någon av hans anställda orsakat skada på godset genom ett culpöst handlande.

I denna bestämmelse föreskrivs att lastägaren har rätt till ersättning av tidsbortfraktaren i enlighet med bestämmelsen i första stycket, dvs. enligt reglerna för styckegodstransport. Den slutliga fördelningen av ansvaret mellan tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren får sedan ske enligt bestämmelserna i 61 § eller enligt vad parterna bestämt om detta i befraktningsavtalet.

Reglerna är dispositiva. Tidsbortfraktarens ansvar kan dock bli

tvingande om han utfärdat konossement och annan lastägare än tidsbefraktaren innehar detta och kan åberopa sig på reglerna i 5 §.

Dröjsmål och annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida

64 §

Hålls fartyget inte i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick eller utförs resorna för sent eller föreligger annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida, får tidsbefraktaren häva befraktningsavtalet, om det med avtalet avsedda ändamålet annars väsentligen skulle förfelas. Om tidsbefraktaren vill häva avtalet skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för skada som har uppkommit på grund av att fartyget går förlorat eller efter skada förklaras inte kunna sättas i stånd eller inte hålls i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick, om skadan beror på fel eller försummelse av tidsbortfraktaren eller någon som han svarar för. Detsamma gäller för skada som har uppkommit genom fel eller försummelse vid sådan medverkan av befälhavaren eller besättningen som avses i 61 § andra stycket, vid utförande av tidsbefraktarens anvisning eller vid annat avtalsbrott än som avses i föregående mening.

(jfr 375 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i denna paragraf, som avser dröjsmål och annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida, motsvarar 146 och 147 §§ i 1891 års sjölag men viktiga ändringar har gjorts. Tillämpligheten inskränker sig till avtalsbrott under avtalstiden. Rättsföljderna av dröjsmål m.m. vid fartygets avlämnande regleras särskilt i 55-57 §§.

Första stycket

I första stycket anges uttryckligen att tidsbefraktaren kan häva befraktningsavtalet även vid annat avtalsbrott än rent dröjsmål. Det kan exempelvis gälla bristande lastvärdighet. En förutsättning för hävning är, liksom i 1891 års sjölag, att det med avtalet avsedda ändamålet skulle väsentligen förfelas.

Andra stycket

Bestämmelsen, som handlar om tidsbefraktarens rätt till skadeersättning, ersätter 147 § i 1891 års sjölag. Medan sistnämnda bestämmelse endast tar upp de fall att fartyget gått förlorat eller förklarats inte kunna sättas i stånd anger denna bestämmelse uttryckligen även avtalsbrotten bristande sjövärdighet eller annan uppkommen brist i avtalade funktioner hos fartyget under avtalstiden. Ansvaret bygger på fel eller försummelse men någon presumtion för detta uppställs inte till skillnad från vad som gäller enligt 57 §. Av allmänna regler om bevisbördans placering torde därmed följa att det är tidsbefraktaren som har bevisbördan för att fel eller försummelse föreligger.

I andra meningen av samma stycke anges också att tidsbortfraktaren ansvarar gentemot tidsbefraktaren för befälhavarens och besättningens fel eller försummelser då arbete med lastning och lossning m.m. ut-

förs åt tidsbefraktaren. Regeln följer således den lagstadgade eller avtalade funktionsfördelningen mellan parterna.

Även i övrigt är tidsbortfraktaren ansvarig för fel eller försummelser vid utförande av tidsbefraktarens anvisningar eller vid andra typer av avtalsbrott än som nämnts ovan.

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

Skada på fartyget

65 §

Tidsbortfraktaren har rätt till ersättning för skada på fartyget som beror på fel eller försummelse av tidsbefraktaren eller någon som denne svarar för.

Har tidsbefraktaren beordrat fartyget till en osäker hamn, är han ersättningsskyldig för skada på fartyget som beror därpå om han inte visar att fel eller försummelse inte föreligger.

(jfr 376 § i utredningens förslag)

Första stycket

Första stycket överensstämmer med 149 § i 1891 års sjölag och någon ändring i sak åsyftas inte.

Den principiella ansvarsfördelningen mellan tidscertepartiets parter är enligt nordisk rätt att tidsbortfraktaren står risken för skador på fartyget såvida han inte kan styrka ett culpöst förfarande hos tidsbefraktaren eller hos hans anställda och övriga medhjälpare.

Andra stycket

I nordisk rätt anses tidsbefraktaren inte ha något strikt ansvar för skada på fartyget ens om han beordrat det till en osäker hamn. För detta krävs en uttrycklig garanti från hans sida. Ansvar kan dock utkrävas om han låter fartyget anlöpa en hamn med insikt om att denna är eller kan vara osäker eller i övrigt handlar på ett oaktsamt sätt i en uppkommen faresituation. Med hänsyn till de bevisproblem som därvid ofta uppstår för tidsbortfraktaren eftersom tidsbefraktaren har förfoganderätten till fartyget upptas i andra stycket en särregel om omkastad bevisbörda (presumtionsansvar) med avseende på vållandet. Men det är tidsbortfraktaren som skall visa att skadan inträffat i en osäker hamn och att orsakssamband finns mellan skadan och de särskilda förhållandena på platsen (jfr rättsfallet Vale ND 1972 s. 183 Svea HovR, HD fann ej skäl att meddela prövningstillstånd ND 1974 s. 288).

Gemensamt haveri och bärgning

66 §

Fraktens bidrag till gemensamt haveri skall betalas av tidsbefraktaren. Detsamma gäller bidrag till gemensamt haveri som skall lämnas för bränsle och utrustning som tidsbefraktaren har ombord. Om i gemensamt haveri ersättning betalas för utgift och förlust som tidsbefraktaren har haft, tillfaller ersättningen honom.

Tidsbortfraktaren kan utan tidsbefraktarens samtycke rädda personer. Han får även bärga fartyg eller annan egendom när detta inte är oskäligt för tidsbefraktaren. Av tidsbortfraktarens andel av återstoden av bärgarlönen enligt 16 kap. 6 § andra stycket (nettobärgarlönen) tillfaller en tredjedel tidsbefraktaren.

(jfr 377 § i utredningens förslag)

Första stycket

Reglerna i första stycket motsvarar delvis 150 § första stycket i 1891 års sjölag och någon ändring i sak åsyftas inte. Reglerna är väl förenliga med certepartipraxis och fastslår endast att tidsbefraktaren ansvarar ensam för bidrag till gemensamt haveri i fråga om frakt, bränsle och utrustning som han har ombord och att han därigenom inte heller har någon rätt till regress mot tidsbortfraktaren för vad han måste utge. Regelns syfte är således inte att reglera bidragsskyldigheten som sådan vilket i stället sker genom bestämmelserna i 17 kap. om haveri. I tredje meningen, som är ny, anges i konsekvens med första meningen att tidsbortfraktaren inte har någon rätt i ersättningar som i gemensamt haveri utgått till tidsbefraktaren.

Andra stycket

I andra stycket regleras tidsbortfraktarens rätt till deviation. Reglerna bygger på hävdvunna principer inom sjörätten vilka också kommit till uttryck i 20 § första stycket. Det kan här hänvisas till dessa bestämmelser. Det bör påpekas att en tillåten deviation kan medföra att fartyget blir off-hire enligt reglerna i 72 §.

I sista meningen regleras fördelningen av bärgarlön mellan tidscertepartiets parter. Tidigare bestämmelser i 150 § andra stycket i 1891 års sjölag om likafördelning byggde på principen att tidsfrakt utgår under hela bärgningsaktionen och att tidsbefraktaren med denna "insats" också skall ha del av bärgningsföretagets vinst. I och med den ändrade regeln i 72 § att ett fartyg blir off-hire vid bärgning har också dessa bestämmelser justerats. Med hänsyn till de risker och olägenheter som ändå kan drabba tidsbefraktaren vid en bärgningsaktion, exempelvis dröjsmål med utlämnande av last, anges nu att en tredjedel av tidsbortfraktarens andel i nettobärgarlönen skall tillfalla tidsbefraktaren.

Utgifter för resorna

67 §

Tidsbefraktaren skall bära de utgifter för resornas utförande som inte enligt bestämmelserna i detta kapitel skall bäras av tidsbortfraktaren.

(jfr 378 § i utredningens förslag)

Bestämmelsen överensstämmer med 140 § i 1891 års sjölag och innehåller en kostnadspresumtion som innebär att reseavhängiga kostnader som inte faller på tidsbortfraktaren enligt certepartiet eller

Återlämnande av fartyget

Återlämnande och besiktning

68 §
Tidsbefraktaren skall återlämna fartyget till tidsbortfraktaren på den plats och vid den tidpunkt som har avtalats.
Vid återlämnandet har bestämmelserna i 52 § tredje stycket, 53 § samt 54 § första stycket och andra stycket första meningen motsvarande tillämpning. Detta gäller även då befraktningsavtalet har hävts eller annars upphört före befraktningsperiodens slut.

(jfr 379 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i denna paragraf innebär en spegelvändning av reglerna för fartygets avlämnande. När tidsbefraktaren återlämnat fartyget på den plats och vid den tidpunkt som avtalats upphör den funktionsfördelning som gällt under befraktningsperioden och den kommersiella driften återgår på tidsbortfraktaren. Även skyldigheten att betala tidsfrakt upphör. Detta gäller även om fartyget återlämnas i skadat skick och förblir liggande under en längre tid. Tidsbortfraktarens rätt till ersättning för fraktförluster i samband med reparation får därvid prövas enligt de skadeståndsrättsliga reglerna i 65 §.

Överskridande av befraktningsperioden

69 §
Tidsbortfraktaren är skyldig att låta fartyget anträda en ny resa trots att den avtalade tiden för återlämnandet därigenom överskrids. Detta gäller inte när överskridandet går utöver vad som kan anses skäligt eller om en tidsperiod för återlämnandet har avtalats.
För överskridande som är tillåtet enligt första stycket skall tidsbefraktaren betala den avtalade tidsfrakten. För annat överskridande skall han betala gängse tidsfrakt, dock minst den avtalade tidsfrakten, samt ersättning för skada som dröjsmålet medför för tidsbortfraktaren.

(jfr 380 § i utredningens förslag)

Första stycket

I första stycket föreskrivs, i likhet med 143 § första stycket i 1891 års sjölag, en rätt för tidsbefraktaren att överskrida befraktningsperioden om överskridandet kan anses skäligt (s.k. overlap). Syftet är att tidsbefraktaren inte skall blockeras i sina möjligheter att utnyttja fartyget fullt ut. Det är ofta svårt att planera verksamheten så att sista resan exakt sammanfaller med befraktningsperiodens utgång. Eftersom i nordisk rätt tidsbefraktaren inte anses ha rätt att återlämna fartyget före befraktningsperiodens utgång - med motsvarande reducering av tidsfrakten - och således inte kan kalkylera det förmånligaste alternativet görs härvidlag ingen ändring.

Vid bedömningen av om överskridandet kan anses skäligt får göras en objektiv värdering av de konkreta omständigheterna. Härvid kan vara av betydelse det avtalade fartområdet, tiden på året osv. Omständigheter som att fartyget blivit off-hire en längre tid eller blivit stillaliggande på grund av force majeure o.d. berättigar inte tidsbefraktaren till ett motsvarande överskridande. I vissa certepartier finns också intaget uttryckliga regler med detta innehåll. Avser parterna att tid som gått förlorad skall räknas tidsbefraktaren tillgodo måste detta således anges i certepartiet. Detta sker vanligtvis genom s.k. förlängningsoptioner.

Undantag görs också för det fall att certepartiet anger en tidsperiod (exempelvis maj månad) under vilken återlämnandet skall ske. Med en sådan klausul får tidsbefraktaren anses vara tillräckligt tillgodosedd ifråga om planeringen av de sista resorna.

Andra stycket

Andra stycket, som reglerar tidsbortfraktarens ersättning när befraktningsperioden överskrids, motsvarar 143 § andra stycket i 1891 års sjölag. Certepartifrakt skall betalas under den tid tidsbefraktaren har rätt till överskridande av befraktningsperioden. Vid ett otillåtet överskridande, dvs. vid avtalsbrott på tidsbefraktarens sida, skall tidsbortfraktaren dock kompenseras med gängse marknadsfrakt, om denna är högre än certepartifrakten. Tidsbefraktaren blir också ersättningsskyldig mot tidsbortfraktaren för den skada som dröjsmålet medför. Det kan exempelvis gälla förluster på grund av tidsbortfraktarens ansvar för eget dröjsmål med avlämnande av fartyget till en ny tidsbefraktare.

Tidsfrakt

Betalning av tidsfrakt

70 §

Tidsfrakt skall betalas i förskott för 30 dagar i sänder.

Framställer tidsbefraktaren krav på avräkning med ett belopp som är tvistigt, är han ändå skyldig att betala tidsfrakten, om tidsbortfraktaren ställer säkerhet för kravet. Tidsbefraktaren kan dock inte kräva säkerhet för ett större belopp än den tidsfrakt han betalar.

(jfr 381 § i utredningens förslag)

Första stycket

I likhet med vad som gäller enligt 144 § första stycket i 1891 års sjölag anges i första stycket att tidsfrakten skall betalas i förskott. Detta är också praxis på grund av att tidsbortfraktaren oftast inte har säkerhet i lasten på samma sätt som en resebortfraktare. Lasten tillhör vanligtvis annan än tidsbefraktaren och tidsbortfraktaren har, då konossement utfärdats, skyldighet att lämna ut godset till mottagaren. Till skillnad mot nämnda regel i 1891 års sjölag föreskrivs dock i denna bestämmelse att betalningsperioden skall vara 30 dagar. På så sätt elimineras problemet med korta och långa månader. Vare sig

certepartiet anger tidsfrakten till ett visst belopp per dag eller per 30 dagar blir förskottsbeloppet alltid detsamma, dock att betalningsdatum i varje månad kommer att variera.

Andra stycket

Regeln i andra stycket är ny. Som nämnts i första stycket har tidsbortfraktaren ofta ingen säkerhet för fraktfordringarna. För att ytterligare stärka tidsbortfraktarens ställning mot en insolvent eller betalningsobenägen tidsbefraktare anges att tidsbefraktaren inte skall äga rätt att kvitta tvistiga motfordringar mot tidsfrakten. En förutsättning är dock att tidsbortfraktaren ställer fullgod säkerhet för det fraktbelopp som tidsbefraktaren vid varje tillfälle måste betala.

Dröjsmål med betalning av tidsfrakt

71 §

Betalas tidsfrakten inte i rätt tid, skall tidsbefraktaren betala dröjsmålsränta enligt räntelagen (1975:635).

Har tidsfrakten inte betalats i rätt tid, skall tidsbortfraktaren meddela tidsbefraktaren detta. När meddelande har avsänts får tidsbortfraktaren ställa in fullgörelsen av befraktningsavtalet, inbegripet vägra att lasta gods eller att utfärda konossement. Om betalning inte har tagits emot inom 72 timmar efter det att meddelandet har avsänts, får tidsbortfraktaren häva avtalet.

Om tidsbortfraktaren har ställt in fullgörelsen av avtalet eller hävt det, har han rätt till ersättning, om inte tidsbefraktaren visar att dröjsmålet med betalningen beror på lag, avbrott i den allmänna samfärdseln eller betalningsförmedlingen eller något annat liknande hinder som han inte skäligen kunde ha räknat med när avtalet ingicks och vars följder han inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

Om tidsbefraktaren inte betalar förfallen tidsfrakt, får tidsbortfraktaren begära att tidsbefraktaren till honom överlåter fordran på frakt som tidsbefraktaren har på grund av vidarebortfraktning av fartyget.

(jfr 382 § i utredningens förslag)

Bestämmelserna i paragrafen gäller dröjsmål med betalning av tidsfrakt.

Första stycket

Bestämmelsen i första stycket, som är ny, anger uttryckligen att dröjsmålsränta skall betalas enligt räntelagens bestämmelser.

Andra stycket

Andra stycket motsvarar 148 § i 1891 års sjölag. Enligt sistnämnda bestämmelse får tidsbortfraktaren häva certepartiet så snart förskottsfrakten inte betalas i rätt tid. Såsom nämnts vid 70 § beror detta stränga krav på att förskottsbetalningen i realiteten är tidsbortfraktarens enda säkerhet. Syftet med bestämmelsen är således att skydda tidsbortfraktaren mot insolventa eller betalningsobenägna

tidsbefraktare. Emellertid kan det inte uteslutas att regeln kan tillämpas på ett mer eller mindre otillbörligt sätt. Exempelvis kan tidsbortfraktaren vid minsta betalningsdröjsmål häva för att bli av med ett för honom tyngande certeparti eller för att själv kunna disponera fartyget på en stigande fraktmarknad. För att skapa en bättre balans mellan avtalsparterna utan att för den skull äventyra det huvudsakliga syftet har därför en uppmjukning av regeln skett. Om tidsbortfraktaren vill tala å dröjsmålet, måste han fortsättningsvis meddela tidsbefraktaren att betalning uteblivit. Samtidigt kan han inhibera samtliga sina förpliktelser mot tidsbefraktaren. Om betalning inte sker inom 72 timmar, har han också rätt att häva certepartiet i dess helhet. Hävningsrätten går dock förlorad om betalning sker innan denna rätt blivit utnyttjad.

I vissa fall kan tidsbortfraktaren förutse att någon betalning inte kommer att ske. I en sådan situation kan han ha rätt att häva certepartiet direkt enligt allmänna regler om befarat avtalsbrott, s.k. anteciperad mora.

Det bör understrykas att reglerna om inhibition och hävning av ett tidscerteparti endast gäller mot tidsbefraktaren som avtalspart. Om tidsbortfraktaren har utfärdat konossement som innehas av tredje man, kan detta i praktiken vara till hinder för ett agerande enligt dessa regler.

Tredje stycket

I tredje stycket anges i överensstämmelse med 148 § i 1891 års sjölag att tidsbortfraktaren - om han inhiberat sina förpliktelser enligt certepartiet eller hävt det - också har rätt till skadestånd. I likhet med vad som gäller vid utebliven betalning av överliggetid enligt 15 § är tidsbefraktaren dock befriad från ersättningsskyldighet vid betalningshinder av mer kvalificerat slag. Regeln har formulerats med beaktande av motsvarande bestämmelse i 57 § köplagen (1990:931; se prop. 1988/89 s. 170).

Fjärde stycket

Bestämmelsen i fjärde stycket skall i första hand ses som ett alternativ till hävningsmöjligheten enligt andra stycket och bygger på de i certepartipraxis förekommande s.k. lien-klausulerna (en särskild rätt i last och underfrakter). Dessa klausuler har dock ett begränsat värde eftersom tidsbortfraktaren oftast inte känner till vilka underfrakter som utestår obetalda. Vidare kan det vara högst osäkert om en sådan "panträtt" är giltig enligt nationell rätt. I denna regel anges därför att tidsbortfraktaren kan kräva rätten till en obetald underfrakt genom överlåtelse (assignment) av fraktkravet. Med vidarebortfraktning avses därvid vad som i tidigare sjörättslig lagstiftning benämnts "underbortfraktning" ("frembortfraktning" på norska).

Om tidsbefraktaren vägrar att medverka till en lösning med överlåtelse av fraktkravet eller om den för frakten betalningsansvarige inte kan nås för en underrättelse om överlåtelsen, återstår endast för tidsbortfraktaren att fullfölja hävningen av certepartiet enligt reglerna i andra stycket.

Lagrådet har anfört att behov saknas av en sådan regel som tagits in i fjärde stycket. Jag kan i och för sig ha förståelse för denna uppfattning. Med hänsyn till vad jag tidigare anfört om intresset av att de nordiska lagtexterna blir så likalydande som möjligt har jag emellertid inte funnit skäl att låta bestämmelsen utgå.

Bortfall av tidsfrakt

72 §

Tidsfrakt skall inte betalas för den tid som går förlorad för tidsbefraktaren på grund av bärgning, underhåll av fartyget och avhjälpande av skada som tidsbefraktaren inte är ansvarig för eller i övrigt på grund av förhållanden på tidsbortfraktarens sida.

Tidsbefraktarens skyldighet att svara för utgifter för fartygets drift är begränsad på motsvarande sätt.

(jfr 383 § i utredningens förslag)

Bestämmelsen i första stycket av paragrafen motsvarar 144 § andra stycket i 1891 års sjölag och reglerar de situationer då tidsfrakt inte skall betalas under befraktningsperioden.

Första stycket

Bestämmelserna i första stycket svarar i huvudsak mot vad som gäller enligt 1891 års lag. Det har dock lagts till att tidsfrakt inte heller skall betalas vid bärgning.

Andra stycket

Bestämmelsen i andra stycket är ny. En motsvarande regel diskuterades vid 1936 års sjölagsändringar men ledde då inte till lagstiftning. För att undanröja förekommande oklarheter på grund av avsaknaden av en enhetlig praxis föreskrivs i andra stycket helt allmänt och i konsekvens med första stycket att tidsbefraktaren inte heller är skyldig att svara för sin del av driftskostnaderna under en offhireperiod. Regeln skall ses som en riskfördelning mellan parterna i likhet med vad som gäller enligt regeln om tidsfrakt i första stycket.

Upphörande

Förlust av fartyget

73 §

Går fartyget förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, bortfaller befraktningsavtalet även om tidsbortfraktaren enligt en allmän bestämmelse i avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade. Detsamma gäller vid rekvisition av fartyget eller liknande ingripanden som är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet.

Om fartyget har gått förlorat utan att upplysning kan fås om tiden för händelsen, skall tidsfrakt betalas för 24 timmar efter det att fartyget sist hördes av.

Första stycket

Bestämmelserna i första stycket saknar motsvarighet i 1891 års sjölag och anger rättsverkningarna av förlust eller liknande av ett tidsbefraktat fartyg. Principerna är desamma som i motsvarande regler för resebefraktning i 30 §, varför det kan hänvisas till vad som anförts vid denna paragraf.

Andra stycket

Andra stycket motsvarar 145 § i 1891 års sjölag och avser den situationen att den exakta tidpunkten för ett fartygs förlisning inte går att fastställa. Regeln har endast anpassats till modern kommunikationsteknik med möjlighet till dagligt telefon- och radiosamband med fartyget.

Lagrådet har, på motsvarande sätt som beträffande bestämmelsen i 14 kap. 30 §, föreslagit att förevarande bestämmelse formuleras på ett sådant sätt att tveksamhet inte uppstår om dess dispositiva karaktär. Som jag närmare utvecklat i specialmotiveringen till nämnda paragraf har jag där valt en något annan lösning än den Lagrådet föreslagit. Jag har gjort samma bedömning här.

Lagrådet har vidare föreslagit att bestämmelsen ges en utformning motsvarande den som Lagrådet har föreslagit beträffande 14 kap. 39 §. På skäl som jag närmare har utvecklat vid nämnda paragraf har jag inte varit beredd att följa förslaget i detta avseende.

Krig

74 §

Befinner sig fartyget i en hamn eller ett annat område där krig utbryter, krigsliknande förhållanden inträder eller faran för sådana förhållanden väsentligen ökar, får tidsbortfraktaren omedelbart föra fartyget ut från området och i säkerhet.

Tidsbefraktaren skall utöver tidsfrakten ersätta tidsbortfraktaren för de merkostnader för krigsförsäkring av fartyget och för krigsrisktillägg till besättningen som följer av de resor som tidsbefraktaren kräver att fartyget skall utföra.

Inträder under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller en väsentlig ökning av krigsfaran och är detta av väsentlig betydelse för fullgörelsen av befraktningsavtalet, får såväl tidsbortfraktaren som tidsbefraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning.

Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats inom sådan tid.

(jfr 385 § i utredningens förslag)

Paragrafen är ny och innehåller allmänna regler vid krig, krigsfara eller krigsliknande förhållanden. Reglerna bygger på en skälighetsavvägning mellan parternas intressen och kan inte anses strida mot någon certepartipraxis. Vid bedömningen av om en situation är

att hänföra under denna bestämmelse kan ledning hämtas från 38 § om resebefraktning.

Första stycket

Första stycket skall ses i sammanhang med 58 § andra stycket. Enligt denna bestämmelse har tidsbortfraktaren normalt rätt att vägra att föra fartyget in i en krigszon. På motsvarande sätt får enligt 74 § tidsbortfraktaren rätt att också föra fartyget ut från en krigszon eller ett område där faran för krig väsentligen ökat utan att detta strider mot certepartiet. Detta innebär bl.a. att tidsfrakten fortsätter att löpa oförändrad.

Andra stycket

Normalt är det tidsbortfraktaren som skall sörja för och bekosta fartygets försäkringar samt betala besättningens löner. Om merkostnader uppstår på grund av tidsbefraktarens krav och önskemål om att fartyget skall operera i riskfyllda områden, skall dock dessa kostnader bäras av honom. I andra stycket anges därför att tidsbortfraktaren skall kompenseras för merkostnader avseende fartygets krigsförsäkring och för utbetalda krigsrisktillägg till besättningen.

Tredje och fjärde styckena

Reglerna i tredje och fjärde styckena, som avser ömsesidigt frånträdande av befraktningsavtalet vid krig, krigsfara eller krigsliknande förhållanden, bygger på samma principer som de i 38 § och 39 § andra stycket om konsekutiva resor. Det är således inte tillräckligt för ett frånträdande att en krigs- eller krigsliknande situation uppstår utan den uppkomna situationen skall även vara av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet. Detta innebär exempelvis att lokala oroligheter inte påverkar ett långtidscerteparti utan begränsningar i fartområde.

Lagrådet har, på motsvarande sätt som beträffande bestämmelserna i 14 kap. 39 och 51 §§, föreslagit att tredje stycket av förevarande paragraf omformuleras. Som jag närmare har utvecklat i specialmotiveringen till nämnda paragrafer har jag emellertid inte varit beredd att följa Lagrådets förslag i nu aktuella avseenden.

5.1.15 15 kap. Om befordran av passagerare och resgods

1-27 §§

Inledande bestämmelser

1 §

I detta kapitel avses med

bortfraktare: den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning, åtar sig att med fartyg befordra passagerare eller passagerare och resgods,

passagerare: den som befordras eller skall befordras med fartyg

enligt ett avtal om passagerarbefordran samt den som med bortfraktarens samtycke följer med fordon eller levande djur som befordras enligt ett avtal om godsbefordran,

resgods: varje föremål, inbegripet fordon, som befordras för passagerarens räkning, under förutsättning att befordringen inte sker enligt certeparti, konossement eller något annat dokument som brukar användas vid godsbefordran, och

handresgods: resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller på annat sätt har i sin vård under resan, inbegripet vad han har i eller på sitt fordon.

2 §

Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte i den mån befordringen är underkastad ett gällande internationellt fördrag om befordran med annat transportmedel.

3 §

Om någon som varken är passagerare eller anställd hos bortfraktaren eller utför arbete i fartygets tjänst följer med ett fartyg och därvid åsamkas skada av det slag som avses i 17 eller 18 §, skall bestämmelserna i detta kapitel om befrielse från och begränsning av ansvarighet för bortfraktare tillämpas till förmån för var och en på redarens sida som kan hållas ansvarig för skadan.

Om befordringen

4 §

Bortfraktaren skall se till att fartyget är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat, provianterat och utrustat, samt att passageraren och resgodset befordras skyndsamt och tryggt till bestämmelseorten. Bortfraktaren skall även i övrigt tillgodose passagerarens bästa.

Resgods får inte befordras på däck.

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

5 §

Gäller befordringsavtalet ett bestämt fartyg, får bortfraktaren inte utföra befordringen med något annat fartyg.

6 §

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

Bestämmelserna i första stycket gäller inte när lagen (1992:1672) om paketresor är tillämplig på avtalet.

7 §

Passageraren är skyldig att iaktta föreskrifter om ordning och säkerhet under resan.

Bestämmelserna i 24, 53 och 54 §§ sjömanslagen (1973:282) om undersökning med anledning av brott ombord och tvångsmedel mot besättningsmedlem skall även tillämpas i fråga om passagerare.

8 §

Passagerare får föra med sig resgods i skälig omfattning.

Känner passageraren till att hans resgods kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom, skall han före resans början upplysa bortfraktaren om detta. Detsamma gäller om resgodset, handresgods undantaget, kräver särskild vård. Är resgods av sådan beskaffenhet som nu har sagts, skall detta om möjligt utmärkas på godset innan resan börjar.

9 §

Bortfraktaren har rätt att vägra passageraren att föra med sig resgods som kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom.

Har sådant resgods tagits ombord utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet, får han efter omständigheterna föra i land, 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 person eller egendom att det inte är försvarligt att behålla det ombord.

10 §

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

11 §

Bortfraktaren är inte skyldig att lämna ut annat resgods än handresgods förrän passageraren har betalt för resan och för kost eller annan tjänst under resan. Uteblir betalningen får bortfraktaren lägga upp godset i säkert förvar och genom offentlig auktion eller på något annat betryggande sätt sälja så mycket av det att hans krav jämte förvarings- och försäljningskostnaderna täcks.

12 §

Om befordringsavtalet avser ett bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, upphör bortfraktarens skyldighet att utföra befordringen.

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

13 §

Om fartyget uppehålls under resan så att det inte skäligen kan fordras att passageraren avvaktar att resan fortsätts, eller om fartyget går förlorat eller förklaras efter skada inte kunna sättas i stånd, skall bortfraktaren se till att passageraren och dennes resgods befordras till bestämmelseorten på något annat lämpligt sätt och bära kostnaden för detta. Underlåter bortfraktaren detta har passageraren rätt att häva avtalet.

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

14 §

Påbörjar passageraren inte resan eller avbryter han den, skall det avtalade biljettpriset ändå betalas. Om passageraren har insjuknat

eller det finns annan skälig anledning för passageraren att inte påbörja eller fullfölja resan och bortfraktaren har underrättats om detta inom rimlig tid, behöver dock biljettpriset inte betalas.

Är passageraren enligt första stycket skyldig att betala det avtalade biljettpriset, skall detta dock sättas ned med ett skäligt belopp, om bortfraktaren har medfört en annan passagerare i hans ställe eller på något annat sätt har begränsat eller borde ha kunnat begränsa sin skada.

15 §

Visar det sig, sedan ett befordringsavtal har 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 en sådan fara har ökat väsentligt, har vardera parten rätt att frånträda avtalet. En sådan rätt föreligger även om resan har börjat. Frånträds avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

16 §

Avbryter passageraren resan på grund av ett förhållande som avses i 14 § första stycket andra meningen eller hävs avtalet enligt 13 § eller, sedan resan har börjat, enligt 15 §, skall biljettpriset sättas ned. Därvid skall förhållandet mellan den avtalade och den återstående resans längd, tidsåtgång och kostnader beaktas.

Har bortfraktaren tagit emot betalning utöver vad som tillkommer honom enligt första stycket, skall han betala tillbaka överskottet.

Om ansvarighet på bortfraktarens sida

17 §

Bortfraktaren är ansvarig för personskada som drabbar passageraren på grund av en händelse under resan, om skadan har vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon som han svarar för. Detsamma gäller skada på grund av att passagerare försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan.

18 §

Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att resgods går förlorat eller skadas på grund av en händelse under resan, om skadan har vållats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för. Detsamma gäller skada till följd av att resgodset försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan. Med försening jämställs dröjsmål med utlämning av resgodset på bestämmelseorten.

Bortfraktaren är inte skyldig att ersätta pengar, värdepapper, konstföremål eller andra dyrbarheter annat än om han har tagit emot egendomen för säker förvaring.

19 §

Om vållande på passagerarens sida har medverkat till skada som avses i 17 eller 18 §, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

20 §

För att gå fri från ansvarighet måste bortfraktaren visa att skada som avses i 17 eller 18 § inte har orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för. I fråga om personskada och förlust av eller skada på handresgods gäller dock det som nu har sagts endast om skadan har inträffat vid eller i samband med

förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller om den har uppkommit till följd av fel i fartyget.

21 §

Bortfraktarens ansvarighet skall vid personskada inte överstiga 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje passagerare. När ersättningen skall betalas ut som livränta får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns. Vid försening av passagerare skall ansvarigheten inte överstiga 4 150 SDR för varje passagerare.

Vid skada på eller förlust eller försening av resgods skall ansvarigheten inte överstiga

1. 1 800 SDR för varje passagerare i fråga om handresgods,
2. 6 750 SDR för varje passagerare i fråga om dyrbarheter som bortfraktaren har tagit emot för säker förvaring,
3. 10 000 SDR för varje fordon, och
4. 2 700 SDR för varje passagerare i fråga om annat resgods.

Begränsningsbeloppen gäller för varje resa. De avser inte ränta och rättegångskostnader.

Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Bortfraktaren kan genom uttrycklig överenskommelse åta sig ansvarighet till högre belopp än som föreskrivs i denna paragraf.

22 §

Bortfraktaren har rätt att från skadans belopp göra avdrag med högst följande belopp, som utgör passagerarens självrisk, nämligen

1. 150 SDR för varje fordon som skadas,
2. 20 SDR för annan resgodsskada, och
3. 20 SDR för skada på grund av försening av passagerare eller resgods.

Avräkning enligt första stycket skall ske innan frågan om begränsning av ansvaret enligt 21 § prövas.

23 §

Bortfraktaren har inte rätt att åberopa bestämmelserna i 21 och 22 §§ om begränsning av ansvarigheten eller avdrag för självrisk, om det visas att han själv har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

24 §

Bestämmelserna om frihet från eller begränsning av bortfraktarens ansvarighet gäller även om talan mot honom inte grundas på befordringsavtalet.

25 §

Om befordringen helt eller delvis utförs av någon annan än bortfraktaren, är bortfraktaren dock ansvarig som om han själv hade utfört hela befordringen. Bestämmelserna i detta kapitel gäller därvid i tillämpliga delar.

Utför den andre befordringen med fartyg, är han ansvarig för sin del av befordringen enligt samma regler som gäller för bortfraktaren. Har bortfraktaren åtagit sig ansvar utöver vad som föreskrivs i detta kapital, är den som utför befordringen inte bunden av detta, om han inte skriftligen har samtyckt till det.

I den mån ansvar åvilar både bortfraktaren och en person som avses i andra stycket, svarar de solidariskt.

26 §
Förs talan mot någon som bortfraktaren svarar för enligt 25 § eller 7 kap. 1 §, är denne berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och de personer som han svarar för skall betala får inte sammanlagt överstiga de gränser för ansvarigheten som föreskrivs i 21 §.
Bestämmelserna i första stycket gäller inte till förmån för den som visas ha vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

27 §
Krav på ersättning för personskada eller försening av passagerare får framställas endast av passageraren eller dennes rättsinnehavare eller, vid dödsfall, den som har rätt till skadestånd enligt 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207).

Paragraferna 1-27 överensstämmer i sak med 171 och 173--198 §§ i 1891 års sjölag med två undantag. I 4 § har lagtexten anpassats till den nya terminologin rörande sjövärdighetsbegreppet (se närmare den allmänna motiveringen under avsnitt 3.4.1). Vidare har begränsningsbeloppen ändrats i 21 §. Se närmare om detta i den allmänna motiveringen under avsnitt 3.4.2. I övrigt har endast språkliga ändringar gjorts.

Lagrådet har, på motsvarande sätt som beträffande bestämmelsen i 13 kap. 12 §, förordat att sjövärdighetsregeln i 4 § utformas i närmare överensstämmelse med den bestämmelse om sjövärdighet som tagits in i 6 kap. 1 §. Som jag närmare har utvecklat i specialmotiveringen till förstnämnda paragraf har jag inte varit beredd att godta Lagrådets förslag i nu aktuellt avseende.
Bestämmelserna i 15 § har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

28 och 29 §§

28 §
Bestämmelser om laga domstol för tvister som rör ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods samt om möjlighet att hänskjuta sådana tvister till skiljemän finns i 21 kap. 4 §.
Bestämmelser om preskription finns i 19 kap. 1 §.

Om avtalsvillkors giltighet

29 §
Bestämmelserna i 7 § får inte åsidosättas genom avtal.
Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 10 - 27 §§, 19 kap. 1 § första stycket 6 och 7 och 21 kap. 4 § första och andra styckena är ogiltiga
1. vid befordran inom Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller till eller från någon av dessa stater, oavsett vilken lag som i övrigt är tillämplig på befordringen;
2. vid annan befordran om svensk lag är tillämplig på befordringen enligt allmänna svenska lagvalsregler.
Övriga bestämmelser i detta kapitel gäller endast om inte något

annat är avtalat eller följer av sedvänja.

(jfr [199] och [200] §§ i utredningens förslag)

Gjorda ändringar i dessa två paragrafer är endast följdändringar i anledning av att reglerna om laga domstol vid befordran av passagerare brutits ut från 21 kap. 2 § (337 § i 1891 års sjölag). Reglerna återfinns nu i 4 § samma kapitel.

Bestämmelserna i 29 § har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

30 §

Trots bestämmelserna i 29 § får bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet i fråga om passagerare för tiden innan denne går ombord och efter det att han har gått i land. Ett sådant förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sjötransporter mellan fartyg och land som omfattas av biljettpriset eller som utförs med transportmedel som bortfraktaren ställer till förfogande.

I fråga om handresgods som inte finns i eller på ett av passageraren medfört fordon kan bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet för tiden innan handresgodset förs ombord och efter det att det har förts i land. Förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sådan transport till eller från fartyget som avses i första stycket och inte heller för den tid då handresgodset har tagits om hand av bortfraktaren medan passageraren vistas i en terminalbyggnad, på en kaj eller en annan hamnanläggning.

Om det är avtalat att en bestämd del av befordringen skall utföras av någon annan än bortfraktaren får, om den andre är namngiven, bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada orsakad av en händelse under den del av befordringen som utförs av den andre. Detsamma gäller, om passageraren enligt befordringsavtalet har rätt att helt eller delvis anlita någon annan än bortfraktaren för befordringen.

Paragrafen överensstämmer med 201 § i 1891 års sjölag.

5.1.16 16 kap. Om bärgning

1-9 §§

1 §

Den som bärgar ett fartyg, vilket förolyckats eller är i fara, eller ombordvarande gods eller något som har hört till sådant fartyg eller gods, samt var och en som medverkar vid bärgningen, har rätt till bärgarlön. Andel i bärgarlön tillkommer även den, vilken under den fara som föranlett bärgningen räddat någon från fartyget eller medverkat vid räddningen.

Om någon har medverkat vid ett bärgningsföretag trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, har han inte rätt till bärgarlön.

Bärgarlön skall, i den mån så krävs, betalas även om ett fartyg som bärgats av ett annat fartyg, har samma ägare som det andra fartyget.

Om någon enligt avtal är skyldig att verkställa bogsering eller lotsning eller att utföra liknande arbete för ett fartygs räkning och fartyget råkar i fara, har han rätt till bärgarlön för hjälp som han lämnar fartyget endast om hjälpen inte kan anses ingå i fullgörandet

av avtalet.

Om gods eller något som har hört till gods har bärgats, svarar ägaren med det bärgade men inte personligen.

2 §

När bärgarlönens belopp bestäms skall följande omständigheter beaktas

1. i första hand:

a) i vad mån bärgningsföretaget lyckats,

b) den kunnighet och skicklighet med vilken bärgningsarbetet utförts samt den tid och möda som använts,

c) den fara för vilken det bärgade fartyget, dess passagerare, besättning eller gods varit utsatta,

d) den fara för vilken bärgarna eller deras redskap har utsatts,

e) den fara som bärgarna utsatt sig för att bli ersättningsskyldiga mot en lastägare eller någon annan eller att på annat sätt lida förlust,

f) den skada som bärgarna har lidit till liv, hälsa eller gods, den utgift eller förlust som bärgarna har haft för bärgningen samt värdet av de redskap som använts vid bärgningen, och

g) den omständigheten att det fartyg som använts vid bärgningen varit särskilt utrustat för bärgningsarbete.

2. i andra hand:

det bärgades värde.

Om någon som deltagit i bärgning genom fel eller försummelse har orsakat den fara i vilken fartyget råkat eller om en sådan person vid bärgningen har gjort sig skyldig till stöld eller snatteri eller till undandöljande av bärgat gods eller till någon annan sviklig handling, kan bärgarlönen förklaras förverkad eller sättas ned.

3 §

Bärgarlönen får inte sättas högre än till värdet av det bärgade. Vid bestämmandet av detta värde skall frakt och passageraravgifter inräknas samt avdrag göras för tull och övriga avgifter, som bör utgå av det bärgade, och för kostnader för förvaring, värdering och försäljning.

Med bärgarlön avses även ersättning för att föra det bärgade i säkerhet och för att fartyg eller andra redskap används för detta ändamål.

4 §

Om ett avtal rörande bärgning är ingånget medan faran ännu varade och under inflytande därav och om villkoren i avtalet inte är skäliga, kan avtalet förklaras helt eller delvis ogiltigt.

Detsamma gäller i fråga om andra avtal om bärgning, om den bärgarlön som krävts står i uppenbart missförhållande till värdet av den tjänst som bärgaren lämnat.

Bestämmelsen i 2 § sista stycket skall också tillämpas om ett avtal om bärgning har träffats.

Om bärgarlön har betalats medan faran ännu varade, skall den som vill återkräva något av vad han har betalat väcka talan inom sex månader efter det att betalningen skedde. Gör han inte det har han förlorat sin rätt till återkrav.

5 §

Om bärgare tvistar inbördes om bärgarlönens fördelning, bestäms denna med ledning av de omständigheter som anges i 2 §.

6 §
Om ett fartyg har bärgat något under en resa skall av bärgarlönen först betalas
1. ersättning för skada som bärgningen orsakat på fartyget, lasten eller någon annan egendom ombord,
2. ersättning för sådana utgifter för bränsle samt löner och kost åt befälhavaren och besättningen som uppkommit på grund av bärgningen,
3. särskild ersättning till sjöman vilken vid bärgningen gjort en synnerligen värdefull insats eller utsatt sig för synnerlig fara.

Av återstoden skall redaren få tre femtedelar. Resten skall med en tredjedel tillfalla befälhavaren och med två tredjedelar den egentliga besättningen, att fördelas i förhållande till var och ens avlöning. Befälhavarens andel skall dock alltid vara minst det dubbla av den högst avlönade besättningsmannens andel. En lots på fartyget har rätt att ta del i bärgarlönen som om han var medlem av besättningen och, om han inte är anställd hos redaren, uppbar lön som främste styrman.

Om det finns särskilda skäl, exempelvis med hänsyn till ändamålet med fartygets resa eller sättet för beräknande av lön eller ersättning åt dem som arbetar i fartygets tjänst, får bärgarlönen fördelas på annat sätt än enligt första och andra styckena.

Ett avtal om att en mindre andel av den bärgarlön som kan förtjänas med ett fartyg än som sägs i första och andra styckena skall tillfalla befälhavaren eller besättningen är endast giltigt, om fartyget driver bärgningsverksamhet och är särskilt utrustat för detta eller om avtalet har ingåtts i samband med påmönstringen och avser ett visst bärgningsföretag.

7 §
Om bärgning har utförts av ett svenskt statsfartyg som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, kan staten utan ansvarighet mot de ombordvarande avstå från bärgarlön.

8 §
Ett anspråk på särskild ersättning enligt 6 § första stycket 3 skall anmälas hos redaren eller befälhavaren inom tre månader efter det att bärgningsföretaget har slutförts.

9 §
Innan bärgarlönen har betalats eller säkerhet har ställts för den, får ett bärgat fartyg inte utan bärgarnas samtycke lämna det ställe dit det har förts efter bärgningen eller bärgat gods tas i besittning av ägaren.

Paragraferna 1-9 överensstämmer i sak med 224-232 §§ i 1891 års sjölag med några undantag. Bestämmelsen i 230 § första stycket i nämnda lag om att regeringen kan fastställa särskilda fördelningsregler har utgått. Bestämmelsens syfte att fördela bärgarlönen efter de speciella tjänstgöringsförhållandena på statsfartyg, framför allt örlogsfartyg, får fortsättningsvis tillgodoses genom särbestämmelsen i 6 § tredje stycket, vilken är tillämplig även på sådana fartyg. Bestämmelsen i paragrafens andra stycke om att staten kan avstå från bärgarlön behålls dock.

Inte heller har de processuella reglerna i 231 § andra stycket i 1891 års sjölag om en sjömans krav på särskild ersättning ur bärgarlönen tagits upp i den nya lagen. Detta innebär att en tvist om sådan ersättning skall handläggas enligt allmänna regler vad avser rätten att

överklaga en domstols avgörande. I övrigt har endast språkliga ändringar gjorts.

Bestämmelserna i 2, 3 och 7 §§ har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

5.1.17 17 kap. Om haveri

1-9 §§

1 §
Om innebörden av gemensamt haveri och fördelningen på fartyg, frakt och last gäller York-Antwerpenreglerna 1974 i den mån något annat inte är avtalat.
Regeringen tillkännager reglernas lydelse i engelsk text och svensk översättning.

2 §
Utredning och fördelning av gemensamt haveri görs, om något annat inte har avtalats, genom dispasch (generaldispasch) på den ort som redaren bestämmer eller, om han inte bestämmer orten, på den ort där dispasch vanligen görs för redarens hemort.
Dispasch görs här i landet av en dispaschör. Dispaschören förordnas av regeringen. Han skall vara lagfaren.
Rättegångsbalkens bestämmelser om jäv mot domare gäller i fråga om dispaschören.

3 §
Bestämmelser om besiktning för utredning och värdering av skada eller kostnad som har drabbat ett fartyg eller gods meddelas i 18 kap.

4 §
Begäran om dispasch skall utan dröjsmål göras av redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget eller av någon annan som har del i haveriet.
Var och en som haveriet rör skall genast till dispaschören lämna alla de handlingar som denne anser nödvändiga för utredningen och fördelningen samt i övrigt lämna honom upplysningar.

5 §
Skall haveribidrag betalas av last eller annat gods, svarar ägaren med godset men inte personligen.
Bestämmelser om redarens rätt att hålla inne gods för haveribidrag finns i 13 kap. 20 § och 14 kap. 25 §. Om godset lämnas ut utan att ägaren åtar sig personlig ansvarighet för haveribidraget och, om det framställs krav på det, utan att han ställer säkerhet för det, svarar redaren för haveribidraget i förhållande till övriga som har del i haveriet.

6 §
Har en skada eller kostnad drabbat fartyg eller last till följd av olyckshändelse och skall den varken hänföras till gemensamt haveri eller enligt 13 kap. 15 § tredje stycket eller 14 kap. 40 § fördelas efter samma grunder, faller den som enskilt haveri på den egendom som har drabbats av skadan eller orsakat kostnaden.
Om kostnader som skall hänföras till enskilt haveri avser fartyget och lasten eller fartyget och viss del av lasten eller avser delar av lasten tillhörande olika ägare, skall kostnaderna fördelas på den

egendom för vars nytta de blivit gjorda enligt de grunder som gäller för gemensamt haveri. Kostnader för bärgning av last fördelas på dennas värde och den frakt som avser godset.

Utredning och fördelning av haveri som avses i andra stycket görs genom dispasch på begäran av någon som har del i haveriet. Bestämmelserna i detta kapitel om generaldispasch gäller i tillämpliga delar.

7 §

När dispasch begärs skall dispaschören så snart det kan ske på ett ändamålsenligt sätt och i den omfattning han anser nödvändigt uppmana dem som har del i haveriet att skriftligen framställa sina yrkanden och anföra de skäl och ge in de handlingar som de vill åberopa. Kungörelse om uppmaningen skall införas i Post- och Inrikes Tidningar, om det inte är uppenbart att någon okänd haverideläga inte finns. Om en handling är ofullständig, skall dispaschören snarast begära upplysningar av den som gett in handlingen.

Sedan fullständiga handlingar kommit in skall dispaschören upprätta dispaschen så snart det kan ske. I dispaschen skall anges vad den skall göra som vill överklaga den. Av dispaschen skall ett exemplar lämnas till den som har begärt denna och till andra delägare i haveriet som är i behov av den. Övriga delägare skall genast på ett ändamålsenligt sätt och i behövlig omfattning underrättas om att dispaschen är utgiven.

8 §

Om en skada eller kostnad som har tagits upp till fördelning genom en dispasch senare blivit ersatt av den som är ersättningsskyldig, skall dispaschen rättas genom tilläggsberäkning. Dispaschen får inte fördröjas enbart på grund av att det kan finnas möjlighet att få ersättning för en skada eller kostnad.

9 §

Om tvist uppstår angående en försäkringsgivares ersättningsskyldighet på grund av avtal om sjöförsäkring, skall saken hänskjutas till utredning och avgörande genom dispasch (partikulärdispasch). Har något annat inte avtalats, görs utredningen på den ort där försäkringen har tagits eller där sådan dispasch vanligen görs för den orten. Bestämmelserna i detta kapitel om generaldispasch gäller i tillämpliga delar.

Paragraferna 1-9 överensstämmer i sak med 211-219 §§ i 1891 års sjölag. Endast språkliga ändringar har gjorts.

5.1.18 18 kap. Om dagböcker, sjöförklaring, annan undersökning av sjöolyckor och besiktning

1-25 §§

Dagböcker

1 §

På ett handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 skall, när fartyget hålls i drift, föras skeppsdagbok och, om fartyget är maskindrivet eller försett med hjälpmaskin, maskindagbok. Detta gäller också i fråga om fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst 80.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket får medge undantag från skyldigheten att föra dagbok.

2 §
Dagbok upprättas enligt formulär som fastställs av Sjöfartsverket. Med beaktande av fartygens art och användning kan olika formulär fastställas.

Anteckningarna i dagboken skall göras i tidsföljd, i hamn för varje dygn och till sjöss för varje vakt. Vad som förekommer under en vakt får antecknas i en kladd. En sådan anteckning skall föras in i dagboken så snart det kan ske.

Dagbok och kladd till dagbok skall föras med ordning och tydlighet. Anteckningar får inte utplånas, strykas över eller på något annat sätt göras oläsliga. Om en felskrivning sker skall rättelse göras genom en särskild anteckning.

3 §
Ett fartygs dagböcker förs under befälhavarens tillsyn.

Om skeppsdagboken inte förs av befälhavaren skall den föras av den främste av styrmännen. I skeppsdagboken skall noggranna uppgifter föras in om vad som inträffar under resan om kännedom om detta kan vara till nytta för redare, lastägare, försäkringsgivare eller någon annan vars rätt kan vara beroende av resans utgång.

Maskindagboken förs av maskinchefen eller, om denne så bestämmer, av den främste av det övriga maskinbefälet. I maskindagboken skall uppges förrådet vid fartygets avgång från hamn av de förnödenheter som behövs för maskineriets drift, förbrukningen av dessa för varje dygn samt allt annat av vikt som rör maskineriets gång och skötsel. När tid anges skall samma ortstid användas som i skeppsdagboken.

4 §
Ytterligare föreskrifter om dagböcker meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

5 §
En dagbok förd på ett svenskt fartyg eller på ett danskt, finskt eller norskt fartyg som befinner sig i svensk hamn skall hållas tillgänglig för var och en som vill ta del av innehållet, om hans rätt är beroende av detta. I fråga om anteckningar som har samband med en sammanstötning med ett annat fartyg, till vars dagbok motsvarande tillgång inte finns, gäller detta dock inte förrän sjöförklaring eller undersökning enligt 20 § hålls offentligt eller talan väckts på grund av sammanstötningen.

En dagbok skall förvaras av redaren i minst tre år efter dess avslutning. Om talan väcks inom den tiden i anledning av en händelse om vilken en anteckning gjorts i dagboken, skall boken förvaras till dess målet har avgjorts genom lagakraftvunnen dom.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller även i fråga om kladd till dagbok samt på teknisk väg gjorda uppteckningar om ett fartygs navigering och gången av dess maskineri.

Sjöförklaring

6 §
Sjöförklaring skall hållas för ett svenskt handelsfartyg eller fiskefartyg

1. när någon, medan fartyget var på väg, i samband med fartygets

drift har eller kan antas ha avlidit eller fått svår kroppsskada,
2. när i annat fall i samband med fartygets drift någon ombordanställd eller någon annan som följer med fartyget har eller kan antas ha avlidit eller fått svår kroppsskada,
3. när någon som avlidit ombord har begravts i sjön,
4. när allvarlig förgiftning har eller kan antas ha inträffat ombord,
5. när fartyget har sammanstött med ett annat fartyg eller stött på grund,
6. när fartyget har försvunnit eller övergetts i sjön,
7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan antas ha uppkommit antingen på fartyget eller, medan fartyget var på väg, på egendom utanför fartyget, eller
8. när brand, explosion eller förskjutning av någon betydelse har inträffat i lasten.

Bestämmelser om vissa undantag från första stycket finns i 13 § tredje stycket och 17 §.

7 §

Sjöförklaring skall vidare hållas för ett svenskt fartyg, när i anledning av en händelse som har eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift Sjöfartsverket förordnar om detta eller befälhavaren eller redaren finner det påkallat. Detsamma gäller när en lastägare eller lastförsäkringsgivare i annat fall än som avses i 13 § tredje stycket eller 17 § andra stycket begär det för att få upplysning om orsaken till en skada av någon betydelse på godset, vilken har eller kan antas ha uppkommit i samband med fartygets drift.

Om Sjöfartsverket förordnar att sjöförklaring skall hållas, skall befälhavaren eller redaren underrättas om detta. En lastägares eller lastförsäkringsgivares begäran om sjöförklaring skall göras hos någon av dessa.

8 §

Genom sjöförklaringen skall händelsen och dess orsaker om möjligt klarläggas. Alla förhållanden som kan antas ha medverkat till händelsen eller vara av betydelse från sjösäkerhetssynpunkt skall utredas.

Utredningen sker genom förhör med fartygets befälhavare och de medlemmar av besättningen och andra personer som antas kunna lämna någon upplysning i saken. Handlingar eller föremål som antas kunna tjäna till upplysning skall granskas. I den mån det kan antas främja utredningen skall syn hållas på fartyget eller den plats där händelsen inträffat.

9 §

Om det inte finns något hinder skall sjöförklaring hållas i den hamn där händelsen har inträffat eller, om händelsen inträffat till sjöss, i den första hamn till vilken fartyget eller befälhavaren därefter anländer. Sjöförklaringen får dock anstå till dess fartyget anlöper en annan hamn, om en avsevärd besparing i kostnaderna för fartyget eller någon annan väsentlig fördel därigenom kan uppnås utan att syftet med sjöförklaringen åsidosätts. Befälhavaren eller redaren skall genast skriftligen underrätta Sjöfartsverket om anståndet och anledningen till det.

Medan fartyget befinner sig i en hamn som anges i första stycket kan sjöförklaringen hållas även på en annan ort, om särskilda skäl föranleder det.

Sjöförklaring med anledning av att ett fartyg har försvunnit eller

med anledning av att befälhavaren och var och en som kunnat träda i hans ställe har omkommit, skall hållas på den ort som Sjöfartsverket bestämmer.

10 §

Sjöförklaring inom landet hålls av den tingsrätt som enligt 21 kap. 1 § utsetts att vara sjörättsdomstol. Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaringen skall hållas enligt 9 §. Regeringen kan dock för en viss hamn förordna att en annan av sjörättsdomstolarna skall vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelserna och övriga förhållanden.

Om annat inte följer av denna lag, gäller för sjöförklaring inför domstol lagen (1946:807) om handläggning av domstolsärenden.

Vid sammanträde för sjöförklaring skall rätten bestå av en lagfaren domare som ordförande och två personer med kunskap om och erfarenhet av sjöfart. Åtminstone en av de senare bör ha grundlig erfarenhet från tjänst som fartygs- eller maskinbefäl på handelsfartyg och nyligen ha utövat en sådan tjänst. Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning som Sjöfartsverket årligen upprättar för varje sjöfartsinspektionsdistrikt. Förteckningen skall uppta minst tjugo personer. Om det är ändamålsenligt i ett visst fall att en person med särskild sakkunskap deltar, får rätten tillkalla en sådan person att inträda som ytterligare ledamot i rätten även om han inte är upptagen i förteckningen. De särskilda ledamöterna skall vara svenska medborgare. Den som är underårig eller i konkurstillstånd eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. De särskilda ledamöterna har rätt till ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.

I Danmark, Finland och Norge hålls sjöförklaring för ett svenskt fartyg av den domstol som är behörig enligt det landets lag.

I övrigt hålls sjöförklaring utomlands av svensk utlandsmyndighet som enligt bemyndigande av Utrikesdepartementet har sådan behörighet. Om det lämpligen kan ske skall vid sjöförklaringen delta två av myndigheten tillkallade, i sjöfart kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka inte förekommer jäv som gäller mot domare. Är ett deltagande av person med särskild sakkunskap ändamålsenligt i ett visst fall, får myndigheten tillkalla även en sådan person. På en ort där behörig svensk utlandsmyndighet inte finns, hålls sjöförklaringen av behörig dansk, finsk eller norsk utlandsmyndighet.

I fråga om sjöförklaring inför en utlandsmyndighet gäller bestämmelserna om sjöförklaring vid domstol i tillämpliga delar. Utlandsmyndigheten får dock inte ta upp ed eller utfärda vitesföreläggande.

11 §

När sjöförklaring skall äga rum skall fartygets befälhavare snarast möjligt göra anmälan om detta hos den domstol som skall hålla sjöförklaringen. Om anmälan inte görs av befälhavaren svarar redaren för att anmälan görs. Detta gäller också när redaren tagit emot en underrättelse eller en begäran enligt 7 § andra stycket.

Anmälningen skall vara skriftlig med uppgift på hela besättningen och på de personer, bland besättningen eller i övrigt, som antas kunna lämna upplysning i saken och, om det kan ske, på sakägarna och deras ombud. Den skall vara åtföljd av ett exemplar av rapporten enligt 6 kap. 14 §.

Om anmälningen görs efter ett förordnande eller en begäran enligt 7 § skall den även innehålla uppgift om detta.

12 §

När anmälan har gjorts skall rätten sätta ut sammanträde för sjöförklaring att äga rum så snart det kan ske. Om det är ändamålsenligt skall sammanträdet hållas ombord på fartyget.

Till sammanträdet kallar rätten på lämpligt sätt fartygets befälhavare och de övriga personer som skall höras. En medlem av besättningen kan kallas genom befälhavaren.

Befälhavaren skall föreläggas att till sammanträdet medföra fartygets dagböcker och kladdar till dem, om de finns i behåll. Befälhavaren eller någon annan kan föreläggas att vid sammanträdet visa även andra handlingar eller föremål som antas kunna tjäna till upplysning i saken. Föreläggandet får meddelas vid vite.

Om det kan ske skall sakägarna genom särskilda meddelanden underrättas om tid och plats för sammanträdet samt var och när anmälningen om sjöförklaring med tillhörande handlingar finns tillgänglig. Sjöfartsverket skall alltid underrättas om tid och plats för sammanträdet.

De särskilda ledamöterna skall ta del av anmälningshandlingarna. Om det finns tid för det skall de för ordföranden före sammanträdet skriftligen ange de frågor som bör utredas från nautisk, teknisk eller någon annan synpunkt.

13 §

Om sjöförklaringen gäller en sammanstötning med ett annat fartyg, får rätten bevilja anstånd med sjöförklaringen om den därigenom kan hållas samtidigt med sjöförklaring eller motsvarande utredning för det andra fartyget. Ett sådant anstånd får inte beviljas för längre tid än som är oundgängligen nödvändigt.

Utöver vad som följer av 5 kap. 1 § rättegångsbalken får sjöförklaring hållas inom stängda dörrar, om det vid förklaringen kommer att lämnas uppgifter för vilka sekretess gäller enligt 8 kap. 16 § sekretesslagen (1980:100). Vid sjöförklaring inom stängda dörrar får en annan enskild sakägare än redaren inte närvara utan redarens samtycke.

Har sammanstötning skett med ett utländskt fartyg, för vilket varken sjöförklaring eller motsvarande utredning skall hållas, behöver sjöförklaring inte äga rum om Sjöfartsverket inte bestämmer något annat. Hålls sjöförklaring skall bestämmelserna i andra stycket om handläggning inom stängda dörrar ha motsvarande tillämpning.

14 §

Vid sjöförklaringens början skall fartygets dagböcker och kladdar till dem jämföras med varandra och med det exemplar av rapporten enligt 6 kap. 14 § som fogats till anmälningen. Av dem som skall höras får endast den som har tagit befattning med dagboksföringen närvara vid genomgången, om inte särskilda skäl föranleder något annat.

Annat skriftligt utredningsmaterial läggs fram och syn företas när det är lämpligt.

15 §

Befälhavaren och övriga personer som har kallats skall höras var för sig. Ingen av dem får närvara vid förhör med någon annan utan att det finns särskilda skäl för det.

Förhöret hålls av rätten. Med rättens tillstånd kan förhöret hållas av företrädare för Sjöfartsverket eller av en sakägare. Var och en som har hörts skall bekräfta sin berättelse med ed, om inte laga hinder möter eller rätten i övrigt med hänsyn till omständigheterna finner att

ed inte bör avläggas. Rätten skall före förhöret upplysa den som skall höras om hans skyldighet att avlägga ed och om edens vikt.

Ed som avses i andra stycket har denna lydelse: "Jag N. N. bekräftar och försäkrar på heder och samvete att jag har sagt hela sanningen och intet förtigit, tillagt eller förändrat. "

Andra än befälhavaren eller medlemmar av besättningen har rätt att för sin inställelse vid rätten få ersättning av allmänna medel i enlighet med bestämmelserna om ersättning till vittne. Ersättningen skall stanna på staten. I fråga om ersättning för inställelse till förhör inför en utlandsmyndighet meddelas bestämmelser av regeringen.

16 §

Om en utredning som har skett genom sjöförklaring är ofullständig i något avseende, kan Sjöfartsverket förordna att den skall fullständigas vid en ny sjöförklaring och bestämma på vilken ort den nya sjöförklaringen skall hållas. I ett sådant fall har bestämmelserna i 7 § andra stycket och 11 § motsvarande tillämpning.

17 §

Om en tillfredsställande utredning av en händelse som avses i 6 § är eller kan väntas bli tillgänglig i någon annan ordning, får Sjöfartsverket medge att sjöförklaring enligt det lagrummet underlåts eller att den skjuts upp i avvaktan på en sådan utredning.

Regeringen får föreskriva att sjöförklaring enligt 6 § inte behöver hållas, om sjöolyckan eller händelsen är eller skall bli föremål för en sådan undersökning som avses i 20 §.

Regeringen får föreskriva inskränkningar i Sjöfartsverkets rätt enligt 7 § första stycket, 13 § tredje stycket, 16 § och 18 § andra stycket att förordna om sjöförklaring i fall då sjöolyckan eller händelsen är eller skall bli föremål för en sådan undersökning som avses i 20 §.

18 §

För fartyg hemmahörande i Danmark, Finland eller Norge skall rätten hålla sjöförklaring när befälhavaren eller redaren eller behörig myndighet i fartygets hemland finner det påkallat. För annat utländskt fartyg hålls i ett sådant fall sjöförklaring om det finns skäl.

Om en utredning av en händelse som inträffat i samband med ett utländskt fartygs drift är nödvändig från sjösäkerhetssynpunkt och fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, får Sjöfartsverket förordna att sjöförklaring skall äga rum.

Finner en myndighet som anges i första stycket att sjöförklaring är påkallad eller förordnar Sjöfartsverket om sjöförklaring, skall befälhavaren eller redaren underrättas om detta. Anmälan om sjöförklaring görs därefter av befälhavaren eller redaren enligt 11 §.

19 §

Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Tullverket och polismyndighet skall lämna en tingsrätt som håller sjöförklaring den medverkan tingsrätten begär för utredningen. För polismyndigheternas utredningar gäller bestämmelserna om förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken.

Annan undersökning av sjöolyckor

20 §

Om undersökning från säkerhetssynpunkt av sjöolyckor och andra händelser som berör sjöfarten finns bestämmelser i lagen (1990:712)

Besiktning

21 §
Sjöfartsverket skall varje år upprätta en förteckning över personer som är lämpliga att utföra uppdrag att besiktiga fartyg eller last. Förteckningen skall hållas tillgänglig hos de tingsrätter som Sjöfartsverket anger.

22 §
Uppstår fråga huruvida ett fartyg efter inträffad skada skall anses kunna sättas i stånd eller inte, skall yttrande om detta avges av minst tre besiktningsmän.

Besiktningsmännen förordnas på ansökan av fartygets ägare, redare eller befälhavare. Inom landet förordnar rätten på den ort där besiktningen skall äga rum besiktningsmän bland de personer som är upptagna på förteckningen enligt 21 §. Utomlands förordnas besiktningsmän av den myndighet som är behörig enligt lag eller sedvänja på besiktningsorten eller av en svensk utlandsmyndighet eller, där en sådan inte finns, av en dansk, finsk eller norsk utlandsmyndighet.

Vid besiktning inom landet skall besiktningsmännen avkräva befälhavaren fartygets nationalitetshandling. Om fartyget förklaras vara icke iståndsättligt, skall de till Sjöfartsverket genast sända in nationalitetshandlingen, en avskrift av yttrandet och bevis om att de är behörigen förordnade. När en besiktning äger rum utomlands skall utlandsmyndigheten, om det kan ske, iaktta vad som nu sagts. Sjöfartsverket skall utan dröjsmål ge registermyndigheten del av besiktningsmännens yttrande, om det rör ett svenskt fartyg.

23 §
Om skada har drabbat ett fartyg eller gods i gemensamt haveri, får var och en som haveriet rör låta en eller flera besiktningsmän utreda och värdera skadan. Detta gäller också i fråga om en skada i enskilt haveri när utredning om skadan fordras för bestämmande av bidragsvärdet för fartyg eller gods.

Besiktningsmän utses av den som haveriet rör eller förordnas på hans ansökan av den myndighet som anges i 22 §.

24 §
Om ägaren till ett fartyg eller redaren eller någon som i redarens ställe har befattning med fartyget eller befälhavaren vill anordna en annan besiktning av fartyg eller gods än som avses i 22 eller 23 § och han inte själv utser besiktningsmän, skall den myndighet som anges i 22 § på hans ansökan förordna en eller flera besiktningsmän. Detta gäller också, om en lastägare eller lastförsäkringsgivare vill låta besiktiga lasten i andra fall än som avses i 23 §.

25 §
En besiktningsman får inte vägras tillträde till fartyget och lasten för att utföra besiktningen utom när sådant tillträde skulle föranleda oskälig kostnad för fartyget eller någon annan väsentlig olägenhet.

Paragraferna 1-25 överensstämmer i sak med 296-313 och 315-320 §§ (inklusive 315 a §) i 1891 års sjölag, dock att två mindre ändringar av administrativ natur gjorts i 12 § fjärde stycket och i

21 §. I övrigt har endast språkliga ändringar gjorts.

Bestämmelserna i 1, 10, 12 och 18 §§ har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

5.1.19 19 kap. Om preskription av vissa fordringar

1 §

Följande fordringar upphör, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan inte väcks i laga ordning i fråga om

1. fordran på bärgarlön: inom två år från det bärgningsföretaget slutfördes,
2. fordran på andel i bärgarlön enligt 16 kap. 6 § andra stycket: inom ett år från det vederbörande av redaren fått 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 betalat utöver vad som belöper på honom enligt 8 kap. 1 §: inom ett år från det beloppet betalades,
5. fordran på ersättning på grund av att gods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter: inom ett år från det godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut,
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 inte senare än tre år från ilandstigningen,
7. fordran på ersättning på grund av att resgods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran: inom två år från det godset fördes i land eller, om det har gått förlorat, skulle ha förts i land,
8. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som skall fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 § tredje stycket, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §): inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft.

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

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

Den som infriat en fordran som avses i första stycket 5 får väcka återkrav mot tredje man efter utgången av den där angivna tiden. En sådan talan får dock inte väckas senare än ett år från den dag huvudanspråket infriades eller talan väcktes om det.

Ett avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i denna paragraf är giltigt endast om det har ingåtts efter fordringens tillkomst och har inte verkan för längre tid än tre år åt gången, räknat från dagen för avtalet. Preskriptionstiden får dock inte 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 har ägt rum eller skulle ha ägt rum. I 13 kap. 4 § första stycket och 14 kap. 2 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i första stycket 5 och fjärde stycket. I 15 kap. 29 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker en passagerares rättigheter enligt första stycket 6 och 7.

Frågor om preskription av en fordran som avses i denna paragraf bedöms här i landet enligt svensk lag även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet.

(jfr [368] § i utredningens förslag)

I denna paragraf har i förhållande till 368 § i 1891 års sjölag ändring gjorts i första stycket 5. Ordet "last" har ersatts med ordet "gods". Härigenom framgår tydligare att denna preskriptionsregel även gäller ansvaret vid styckegodstransport.

Regeln är tvingande vid styckegodstransport och viss nordisk certepartifart. Detta framgår av 13 kap. 4 § och 14 kap. 2 §. En upplysning om detta har tagits in i femte stycket. I övrigt har endast språkliga ändringar gjorts.

5.1.20 20 kap. Straffbestämmelser

1 §

Om en befälhavare försummar att enligt 6 kap. 1 § första och andra styckena se till att fartyget är sjövärdigt, döms han till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms en redare som försummar att avhjälpa fel eller brist i sjövärdigheten enligt 1 kap. 9 §, om han ägt eller bort äga kännedom om felet eller bristen.

Om en redare underlåter att, trots att det är möjligt för honom, hindra fartyget att gå till sjöss när en förestående resa på grund av fel eller brist i sjövärdigheten kan bli förenad med allvarlig fara för de ombordvarande, döms han till böter eller fängelse i högst två år.

I denna paragraf, som motsvarar 323 § i 1891 års sjölag, har vidtagits endast redaktionella och språkliga ändringar i samband med vissa ändringar i 1 kap. 9 § och 6 kap. 1 § rörande sjövärdighetsbegreppet.

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

2-9 §§

2 §

Den som brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka döms, om inte oaktsamheten är ringa, för vårdslöshet i sjötrafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, skall dömas till fängelse i högst två år.

3 §

Den som tar sådan färdväg, håller sådan hastighet eller annars med fartyg färdas så att han i onödan stör omgivningen döms till penningböter.

4 §
Den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel, att det kan antas, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

5 §
Är ett brott som avses i 4 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om
1. gärningsmannen varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,
2. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller
3. framförandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

6 §
Avviker en befälhavare från tjänsten och överger fartyget, döms han till böter eller fängelse i högst ett år.
Om en befälhavare försummar sina skyldigheter enligt 6 kap. 6 § första stycket eller i övrigt som god sjöman när fartyget är i fara, döms han till böter eller fängelse i högst två år.

7 §
Försummar befälhavaren sina skyldigheter enligt 6 kap. 6 § andra stycket när någon annan är i sjönöd eller när fara hotar sjötrafiken eller enligt 8 kap. 4 § när fartyget sammanstött med ett annat fartyg, döms han till böter eller fängelse i högst två år.

8 §
Om någon som med eller utan skuld har haft del i uppkomsten av en sjöolycka, genom att lämna olycksplatsen utan tvingande skäl eller på annat sätt, undandrar sig att vidta de åtgärder som skäligen kan krävas av honom eller om han undandrar sig att uppge namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen, döms han, om gärningen inte är belagd med straff i 7 §, till böter eller fängelse i högst ett år.
En befälhavare på ett fartyg som är infört i ett fartygsregister får i stället för sitt namn och hemvist uppge fartygets namn och hemort.

9 §
Försummar befälhavaren vad han enligt 6 kap. 3 §, eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av den paragrafen, är skyldig att göra vid prejning eller visitering, döms han till böter eller fängelse i högst sex månader.

Paragraferna 2-9 överensstämmer i sak med 324 - 329 §§ (inklusive 324 a och 325 a §§) i 1891 års sjölag. Endast språkliga ändringar har gjorts.

10 §
En befälhavare döms till böter,
1. om han försummar att enligt 6 kap. 1 § tredje stycket underrätta redaren om fel eller brist i sjövärdigheten,

2. om han försummar att enligt 6 kap. 4 § andra stycket på fartyget medföra skeppshandlingar eller ett exemplar av denna lag,
3. om han försummar att avge rapport enligt 6 kap. 14 § eller uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i en sådan rapport,
4. om han vägrar att i fall som avses i 18 kap. 22 § överlämna fartygets nationalitetshandling till besiktningsmännen, eller
5. om han utan laga hinder vägrar att i ett sådant fall som avses i 22 kap. 2 § på fartyget ta med en befälhavare eller en sjöman, hans aska eller efterlämnade effekter.

Till samma straff döms en befälhavare eller en redare om han försummar att enligt 18 kap. 11 § göra anmälan om sjöförklaring eller om han uppsåtligen eller av oaktsamhet föranleder att en sjöförklaring skjuts upp, utan att förutsättningar finns enligt 18 kap. 9 §.

I denna paragraf, som motsvarar 330 § i 1891 års sjölag, har vidtagits endast redaktionella och språkliga ändringar i samband med vissa ändringar i 1 kap. 9 § och 6 kap. 1 § rörande sjövärdighetsbegreppet.

11-14 §§

11 §

Försummar någon sin skyldighet enligt denna lag i fråga om förande av dagbok eller kladd till dagbok eller lämnar han uppsåtligen eller av oaktsamhet oriktig eller vilseledande uppgift i dagboken eller kladden, döms han till böter.

Till samma straff döms

1. en befälhavare eller en redare om han obehörigen vägrar någon att ta del av en dagbok, en kladd till dagbok eller en på teknisk väg gjord uppteckning rörande fartygets navigering och gången av dess maskineri, samt
2. en redare om han försummar sin skyldighet att förvara en sådan handling.

12 §

Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 eller 9 § och därigenom visat sig olämplig att utöva en sådan befattning på fartyg, för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller, skall domstolen besluta att han för viss tid eller för alltid skall fråntas rätten att utöva befattningen. Beslutet får även avse andra befattningar än den i vilken gärningen begåtts.

Om ett sådant beslut meddelas, skall domstolen samma dag underrätta Sjöfartsverket. I fråga om radiooperatör skall även Post- och telestyrelsen underrättas.

Vidtas åtgärder för att väcka åtal, får Sjöfartsverket i uppenbara fall meddela beslut enligt första stycket för tiden intill dess lagakraftägande dom finns eller domstolen, sedan åtal väckts, förordnar annat. Om det inte längre finns fog för beslutet, skall detta omedelbart hävas. Rätten att överklaga Sjöfartsverkets beslut till regeringen är inte inskränkt till viss tid.

13 §

Vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel jämställs med befälhavare den som har trätt i befälhavarens ställe och med redare den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget.

14 §

Om flera har medverkat till en gärning som avses i 1, 2, 4, 5, 6, 7,

8 eller 9 §, gäller 23 kap. brottsbalken.
Straff döms inte ut enligt denna lag om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Paragraferna 11 - 14 överensstämmer med 331 - 334 §§ i 1891 års sjölag. Endast språkliga ändringar har gjorts.

5.1.21 21 kap. Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål

1 §
Första domstol i tvistemål rörande ett förhållande som avses i denna lag är den tingsrätt som regeringen utser (sjörättsdomstol). Detta gäller också brottmål i fråga om en gärning som avses i denna lag, även om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.
Rör mål som anges i första stycket uteslutande en båt som inte hålls i drift yrkesmässigt eller annars i förvärvssyfte, får målet tas upp även av en tingsrätt som är behörig enligt 10 eller 19 kap. rättegångsbalken.

Paragrafen överensstämmer i sak med 336 § i 1891 års sjölag. Lagtexten har dock ändrats med hänsyn till att reglerna om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden har arbetats in i fjärde kapitlet i den nya lagen. I övrigt har endast språkliga ändringar gjorts.

2 §
I fråga om behörigheten för sjörättsdomstol att ta upp tvistemål som avses i 1 § första stycket skall bestämmelserna om laga domstol i tvistemål i allmänhet tillämpas.
Talan får även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort där fartyget finns. Har säkerhet för en fordran ställts hos en myndighet till befrielse från kvarstad eller en annan säkerhetsåtgärd, får talan väckas även vid sjörättsdomstolen för den ort där säkerheten har ställts. Talan angående en fordran som säkerheten har avsett får väckas vid sistnämnda sjörättsdomstol, även om säkerheten har upphört att gälla.
Finns inte sjörättsdomstol på den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första eller andra stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.
Om flera är redare i ett fartyg skall fartygets hemort anses som rederiets hemvist.
Bestämmelserna i denna paragraf gäller inte om annat följer av lagen (1992:794) med anledning av Sveriges tillträde till Luganokonventionen. Andra stycket gäller dock om fartyget är belagt med kvarstad.

(jfr [337] § i utredningens förslag)

Denna paragraf innehåller de allmänna forumreglerna för sjörättsmål. Särbestämmelser för tvister rörande styckegodstransport och befordran av passagerare och resgods har redaktionellt införts i självständiga paragrafer och återfinns nu i 3 respektive 4 §. Någon ändring i övrigt har i förhållande till 337 § i 1891 års sjölag inte gjorts.

3 §

Talan om ansvarighet på grund av avtal om transport av styckegods får väckas endast vid sjörättsdomstolen för den ort

1. där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, där han har sin vanliga vistelseort,

2. där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts,

3. där den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger, eller

4. som för detta ändamål har angetts i transportavtalet.

Trots bestämmelserna i första stycket får talan även väckas vid domstol som anges i 2 § andra stycket.

Finns inte sjörättsdomstol på den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första eller andra stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

Bestämmelserna i 2 § fjärde och femte styckena har motsvarande tillämpning.

(jfr [337 a] § i utredningens förslag)

Paragrafen innehåller särbestämmelser om behörig svensk domstol i mål rörande transport av styckegods. Reglerna är exklusiva i förhållande till de allmänna forumreglerna i 2 § och utgör ett komplement till de begränsningar i giltigheten av olika jurisdiktionsklausuler som anges i 13 kap. 60 §.

Första stycket

Enligt första stycket är i första hand sjörättsdomstol för ort med naturlig anknytning till transporten behörig att uppta målet. Anknytningarna som anges i punkterna 1-3 är desamma som i 13 kap. 60 §. Men behörigheten kan enligt punkten 4 även grundas på en prorogationsklausul i transportavtalet.

Andra stycket

Hänvisningen i andra stycket innebär att - om annat inte avtalats - talan även kan väckas vid sjörättsdomstolen för den ort "där fartyget finns", d.v.s. vid förmögenhetsforum. I förhållande till Luganostaterna är dock möjligheten att anlita detta forum inskränkt. Här gäller som förutsättning att fartyget är belagt med kvarstad (se närmare 2 § femte stycket samt hänvisningen i sista stycket i förevarande paragraf).

Tredje och fjärde styckena

Bestämmelserna i dessa stycken har omarbetats redaktionellt men innebär ingen ändring i sak i förhållande till 337 § i 1891 års sjölag.

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

4 §

Talan om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods får väckas endast vid

1. sjörättsdomstol för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller

har sin huvudsakliga rörelse,
2. sjörättsdomstol för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten,
3. domstol i den stat där käranden har sitt hemvist eller annars är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt, eller
4. domstol i den stat där befordringsavtalet träffades, förutsatt att svaranden har driftställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

Trots bestämmelserna i första stycket får talan även väckas vid domstol som anges i 2 § andra stycket.

Efter det att tvist har uppstått får parterna avtala att talan skall väckas vid en annan domstol eller att tvisten skall hänskjutas till skiljemän.

Finns inte sjörättsdomstol på den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första stycket 1 eller 2 eller andra eller tredje stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

Bestämmelserna i 2 § fjärde och femte styckena har motsvarande tillämpning.

(jfr [337 b] § i utredningens förslag)

Paragrafen innehåller särskilda forumbestämmelser för talan om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods. I 1891 års sjölag finns motsvarande regler i 337 §. I och med att särregler införts i 3 § för tvister i anledning av styckegodstransport har forumreglerna fått en ny systematik. Denna medför dock ingen ändring i sak.

Paragrafen har avfattats enligt *Lagrådets* förslag.

5-11 §§

5 §

I fråga om behörigheten för sjörättsdomstol att ta upp brottmål som avses i 1 § första stycket skall bestämmelserna om laga domstol i brottmål i allmänhet tillämpas. Om sjörättsdomstol inte finns på den ort där den misstänkte skall svara enligt dessa bestämmelser, väcks åtal vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

6 §

Talan mot dispasch förs genom klander hos tingsrätten för den ort där dispaschen är utgiven.

Om dispaschen inte klandras, skall den gälla.

7 §

En tingsrätt är i dispaschmål domför med tre eller högst fyra lagfarna domare tillsammans med tre särskilda ledamöter utsedda enligt 8 §. Rätten är dock domför med en lagfaren domare när målet bereds samt vid prövning om klander skall avvisas och vid handläggning enligt 8 §.

8 §
För en domsaga vars tingsrätt får ta upp dispaschmål skall Sjöfartsverket varje år upprätta en förteckning, i vilken tas upp minst tolv personer som är kunniga i handel och sjöfart och som är lämpliga att tjänstgöra som särskilda ledamöter i dispaschmål. Bland dem som tagits upp i förteckningen utser rätten för varje mål tre för tjänstgöring som särskilda ledamöter. Om på grund av förfall eller något annat hinder föreskrivet antal ledamöter inte kan utses från förteckningen, utser rätten någon annan lämplig person att vara särskild ledamot.
En särskild ledamot skall vara svensk medborgare. Den som är underårig eller i konkurstillstånd eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. Den särskilda ledamoten har rätt till ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.

9 §
Om någon vill klandra en dispasch skall han inom fyra veckor från dispaschens dag ge in en klanderinlaga till tingsrätten. Med de avvikelser som följer av tredje stycket i denna paragraf har bestämmelserna i 52 kap. 2, 3, 5, 6, 8, 9 och 10 - 12 §§ rättegångsbalken motsvarande tillämpning i mål om klander av dispasch.
Upptas klander av en dispasch har en motpart rätt att utan avgift få del av klanderinlagan. Vill han bemöta klandret skall han senast fyra veckor efter fullföljdstidens utgång ge in en skriftlig förklaring till tingsrätten. Tingsrätten bör sända meddelanden till alla kända sakägare om rätten att få del av klandret och att avge förklaring.
Rätten får hålla förhör eller förhandling även för annat ändamål än som avses i 52 kap. 10 § rättegångsbalken. Rättens avgörande av saken sker genom utslag.

10 §
Tingsrättens utslag eller beslut i dispaschmål överklagas genom besvär.

11 §
Bestämmelserna om särskilda rättsmedel i 58 och 59 kap. rättegångsbalken skall tillämpas i fråga om dispasch. Vad som sägs i 58 kap. 10 a och 13 §§ och 59 kap. 4 a § rättegångsbalken om fullföljd av talan gäller även klander av dispasch.

Paragraferna 5-11 överensstämmer i sak med 338-344 §§ i 1891 års sjölag. Endast vissa redaktionella och språkliga ändringar har gjorts.

5.2.22 22 kap. Särskilda bestämmelser

1-10 §§

Vissa bestämmelser om sjömän m.m.

1 §
Sedan ett fartyg utklarerats och i övrigt är färdigt att avgå får en ombordanställd inte för en skuld hindras att avresa och inte heller något av vad han fört ombord för tjänsten tas i mät eller beläggas med kvarstad.

2 §

På ett svenskt fartyg skall, till det antal och mot den ersättning som regeringen föreskriver, tas med sjöman, vilken har rätt till fri resa enligt 29, 31 eller 32 § sjömanslagen (1973:282) eller vars resa till hemorten en svensk utlandsmyndighet på någon annan grund är skyldig att besörja, till bestämmelseorten eller någon annan hamn som fartyget skall anlöpa under resan. Utan betalning skall tas med urna innehållande askan efter en avliden svensk befälhavare eller sjöman och, om det kan ske utan olägenhet, hans efterlämnade egendom. Fartygets befälhavare är ansvarig för att dessa skyldigheter fullgörs.

Regeringen får förordna att bestämmelserna i första stycket om en avliden befälhavares eller sjömans aska eller efterlämnade egendom skall gälla även i fråga om en avliden befälhavare eller sjöman från ett annat land.

Särskilda dragningsrätter

3 §

Med särskilda dragningsrätter avses de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR).

Omräkning av SDR till svenska kronor skall ske efter kursen den dag då betalning sker eller, om säkerhet ställs för betalningen, då säkerheten ställs. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

Statsansvar för vissa rättsförluster m.m.

4 §

Kommer till följd av 2 kap. 10 § eller 3 kap. 9 § ett förvärv eller en panträttsupplåtelse som avses där att gälla mot den rätte ägaren eller mot någon till vars förmån rådighetsinskränkning gäller enligt de paragraferna, har denne rätt till ersättning av staten för sin förlust på grund av förvärvet eller upplåtelsen.

Om någon lider förlust till följd av ett tekniskt fel i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret vid användning av automatisk databehandling eller i en anordning som hos registermyndigheten eller någon annan statlig myndighet är ansluten till registret, har han rätt till ersättning av staten.

Har den skadelidande medverkat till förlusten genom att utan skälig anledning underlåta att vidta åtgärder för att bevara sin rätt eller har han på annat sätt medverkat till förlusten genom eget vållande, skall ersättningen efter vad som är skäligt sättas ned eller helt falla bort.

5 §

Kommer till följd av beslut i ett ärende om rättelse förlust att drabba en rättsägare som avses i 2 kap. 29 §, har han rätt till ersättning av staten. Ersättning betalas dock inte om den skadelidande med hän-syn till felets beskaffenhet eller andra omständigheter bort inse att fel förekommit.

6 §

Staten företräds i ett ärende om ersättning enligt 4 eller 5 § av den myndighet som regeringen bestämmer.

7 §
Vill den som är part i ett mål om beståndet av en rätt till skepp eller skeppsbygge kräva ersättning enligt 4 §, om han förlorar målet, skall han antingen till gemensam handläggning med målet väcka talan mot staten om sitt ersättningskrav eller skriftligen underrätta den myndighet som avses i 6 § om rättegången.
Om förberedelsen i målet har avslutats utan att någon ersättningstalan väckts eller underrättelse lämnats enligt första stycket, skall domstolen förelägga parten att vidta en av åtgärderna inom en viss tid. Iakttas inte tiden är ersättningskravet förfallet. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

8 §
Har den som enligt 4 eller 5 § är berättigad till ersättning av staten haft rätt att kräva beloppet av någon annan som skadestånd, träder staten in i rätten mot denne.
Ersättning enligt 4 eller 5 § på grund av en domstols dom betalas ut sedan domen har vunnit laga kraft.

Underrättelser till och biträde åt registermyndigheten

9 §
Väcks talan om hävning eller återgång av ett förvärv av ett registrerat skepp eller skeppsbygge, en andel i eller villkorlig äganderätt till sådan egendom eller om bättre rätt till egendomen eller annars i en fråga som angår inskrivning i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, skall rätten genast underrätta registermyndigheten. Underrättelsen skall, utöver uppgift om parterna, innehålla sådana uppgifter om egendomen att den kan identifieras i registret.
När dom eller slutligt beslut i målet har vunnit laga kraft, skall rätten genast sända domen eller beslutet till registermyndigheten.

10 §
Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Tullverket och polismyndighet skall biträda registermyndigheten med att vaka över att bestämmelser i lag eller annan författning om registrering och identifiering av skepp och inskrivning av rätt till skepp och andel i sådan egendom efterlevs. De har för detta ändamål rätt till tillträde till ett skepp. De skall underrätta registermyndigheten om försummelser att efterleva bestämmelserna.

Paragraferna 1-10 överensstämmer i sak med 366, 367 och 369-376 §§ i 1891 års sjölag. Endast språkliga ändringar har gjorts.

5.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg

2 §
I fråga om registreringspliktiga svenska fartyg får regeringen, i den mån det prövas erforderligt, förordna, att resa med sådant fartyg må företagas allenast med tillstånd av regeringen eller den regeringen därtill bemyndigat och under iakttagande av de villkor, som må hava uppställts för tillståndet. Vad nu sagts skall dock ej äga tillämpning å fartyg, för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat och vars bruttodräktighet understiger 350.

För fortskaffande av proviant eller andra förnödenheter för fartyget, förnödenheter, tillhöriga passagerare eller å fartyget anställda personer, eller gods som bärgats ombord å fartyget må villkor icke uppställas.

Trots förordnande enligt första stycket, skall i sjölagen (1994:000) givna föreskrifter, som avser befogenhet för en befälhavare att sälja av redarens gods eller för en befälhavare, transportör eller bortfraktare att sälja av lasten eller som rör lossning av gods på annan plats än på bestämmelseorten, tillämpas även om därigenom gods skiljs från fartyget på annan ort än som vid lämnande av tillstånd till resan bestämts; dock får i fall, som avses i 13 kap. 11 § tredje stycket och 14 kap. 34 § sjölagen, lossning av gods inte ske på annan plats än i lastningshamnen utan medgivande av regeringen eller av den som regeringen därtill bemyndigat.

I 2 § tredje stycket har genom införandet av begreppet "transportör" en anpassning skett till den nya terminologin på styckegodstransporternas område utan att någon ändring i sak åsyftas (se 13 kap. 1 § i den nya sjölagen). Vidare har hänvisningen till 133 § sjölagen ändrats till att avse 13 kap. 11 § tredje stycket och 14 kap. 34 § i den nya sjölagen. I övrigt har endast språkliga ändringar gjorts.

5.3 Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

1 §

Denna lag gäller arbetstagare, som är anställd för fartygsarbete på svenskt fartyg och som under den tid han tjänstgör ombord har befattning på fartyget.

I fråga om arbetstagare, som utför fartygsarbete på svenskt fartyg men ej har befattning ombord, äger 24, 26, 27, 36 §§, 37 § första och andra styckena, 41 §, 42 § första och andra styckena, 44, 45 §§, 47 § första stycket, 48 , 51, 53-55, 59, 60, 65, 67-70 §§, 72 § andra stycket och 74-76 §§ motsvarande tillämpning.

I andra stycket angivna bestämmelser gäller även den som tas med ombord på svenskt fartyg enligt 22 kap. 2 § sjölagen (1994:000).

18 §

Befälhavaren får skilja sjöman från hans befattning på fartyget, om sjömannen

1. är oduglig för befattningen,
2. ej infinner sig ombord i rätt tid och fartyget skall avgå eller annan måste antagas i hans ställe,
3. gör sig skyldig till svårare tjänsteförseelse, såsom upprepad vägran att åtlyda förmans order, våld mot överordnad eller misshandel av andra ombordvarande,
4. i tjänsten vid upprepade tillfällen uppträder påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel,
5. gör sig skyldig till stöld eller annat svårare brott, döljer obehörig person ombord under omständigheter, som kan utsätta fartyget för äventyr, eller ombord döljer gods, som är tullpliktigt eller förbjudet till utförsel på avgångsorten eller införsel på bestämmelseorten, eller
6. drar tvist om anställningsförhållandet inför utländsk myndighet i strid med bestämmelserna i 14 §.

Om undersökning av fartygsnämnd i de fall där sådan skall finnas gäller 22 eller 23 §.

52 §

Om befälhavares ansvarighet för skada finns bestämmelser i sjölagen (1994:000).

I fråga om annan sjömans ansvarighet för skada, som han vållar i tjänsten, gäller bestämmelserna i skadeståndslagen (1972:207) om arbetstagares skadeståndsansvar.

I sjömanslagen finns två hänvisningar till sjölagen. Hänvisningen i 1 § tredje stycket till 346 § sjölagen (1891 nr 35 s. 1) har ändrats till att avse 22 kap. 2 § i den nya sjölagen och hänvisningen i 52 § första stycket till sjölagen (1891 nr 35 s. 1) till att avse den nya lagen.

I 18 § 6. har lagts till orden "i strid med bestämmelserna i 14 §". Detta tillägg är endast en följdändring till den ändring som gjordes i 14 § i samband med Sveriges tillträde till Luganokonventionen (SFS 1992:797).

5.4 Övriga förslag till lagändringar

De ändringar av hänvisningarna som gjorts i berörda lagar innebär inga ändringar i sak utan är endast en formell anpassning till den nya sjölagens kapitelindelning och paragrafering.

6 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att anta förslagen till

1. sjölag,

2. lag om ändring i utsökningsbalken (1981:774),

3. lag om ändring i lagen (1914:45) om kommission,

4. lag om ändring i lagen (1927:77) om försäkringsavtal,

5. lag om ändring i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva,

6. lag om ändring i lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg,

7. lag om ändring i luftfartslagen (1957:297),

8. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.,

9. lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970:105),

10. lag om ändring i förmånsrättslagen (1970:979),

11. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282),

12. lag om ändring i lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss,

13. lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.,

14. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg,

15. lag om ändring i lagen (1981:6) om konkurs som omfattar egendom i annat nordiskt land,

16. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929),

17. lag om ändring i lagen (1983:1015) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 6 april 1974 om en uppförandekod för linjekonferenser,

18. lag om ändring i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter,

19. lag om ändring i lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn,

20. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49),

21. lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor.

7 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

Propositionens huvudsakliga innehåll 01
Propositionens lagförslag 03
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 3 mars 1994 131
1 Inledning 131
2 Allmän motivering 134
2.1 Allmänna utgångspunkter 134
2.1.1 Bakgrund 134
2.1.2 Sjölagens regler om godsbefordran 135
2.1.3 Behovet av en reform på godsbefordringsområdet 136
2.1.4 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna) 139
2.1.5 Frågan om Sveriges anslutning till Hamburgreglerna 142
3 Allmänt om den föreslagna lagstiftningen 147
3.1 Lagtekniska frågor 147
3.2 Styckegodstransport 150
3.2.1 Styckegodsreglernas anpassning till dagens transportmarknad 150
3.2.2 Styckegodsreglernas tillämpningsområde 152
3.2.3 Transportörens skadeståndsansvar 154
3.2.4 Transportörens ansvar för godsskada vid anlitande av undertransportör 155
3.2.5 Konossementets innehåll och dess rättsverkningar 157
3.2.6 Jurisdiktions- och skiljedomsklausuler . . 158
3.2.7 Laga domstol i mål rörande avtal om styckegodstransport 160
3.3 Befraktning av fartyg 160
3.3.1 Befraktningsreglernas anpassning till dagens befraktningsmarknad 160
3.3.2 Resebefraktning och konsekutiva resor . 162
3.3.3 Kvantumkontrakt 164
3.3.4 Tidsbefraktning 164
3.4 Övrigt 166
3.4.1 Sjövärdighetsbegreppet 166
3.4.2 Begränsningsbeloppen vid passagerarbefordran 166
3.5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser . . . 168
3.6 Kostnader och resursbehov 169
4 Upprättade lagförslag 169
5 Specialmotivering 171
5.1 Förslaget till sjölag 171

5.1.1 1 kap. Om fartyg 171

5.1.2 2 kap. Om skeppsregistrering och inskrivning 173
5.1.3 3 kap. Om skeppshypotek och sjöpanträtt 181
5.1.4 4 kap. Om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden 191
5.1.5 5 kap. Om partrederi 193
5.1.6 6 kap. Om befälhavare 197
5.1.7 7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar 201
5.1.8 8 kap. Om skada genom fartygs sammanstötning 201
5.1.9 9 kap. Om ansvarsbegränsning 202
5.1.10 10 kap. Om ansvar för oljeskada 206
5.1.11 11 kap. Om ansvar för atomskada . . . 206
5.1.12 12 kap. Om begränsningsfond och begränsningsmål 207
5.1.13 13 kap. Om styckegodstransport 210
5.1.14 14 kap. Om befraktning av fartyg 264
5.1.15 15 kap. Om befordran av passagerare och resgods 327
5.1.16 16 kap. Om bärgning 333
5.1.17 17 kap. Om haveri 336
5.1.18 18 kap. Om dagböcker, sjöförklaring, annan undersökning av sjöolyckor och besiktning 337
5.1.19 19 kap. Om preskription av vissa fordringar 344
5.1.20 20 kap. Straffbestämmelser 345
5.1.21 21 kap. Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål 348
5.1.22 22 kap. Särskilda bestämmelser 351

5.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg 353
5.3 Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282) 354
5.4 Övriga förslag till lagändringar 355

6 Hemställan 355

7 Beslut 356

Bilagor, se separat bilagedel

gotab 46176, Stockholm 1994

Sammanfattning av betänkandet

Huvuddelen av bestämmelserna i 5 kap. sjölagen om godsbefordran fick sin nuvarande lydelse under senare delen av 1930-talet i samband med en omfattande reform av reglerna i de nordiska länderna. Vid samma tid tillkom även den s.k. konossementslagen i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement (Haagreglerna).

Delar av 5 kap. har därefter fått ny lydelse genom 1973 års sjölagsändringar. Dessa ändringar föranleddes av Sveriges tillträde till 1968 års tilläggsprotokoll (Visbyreglerna) till konossementskonventionen. De sammantagna konventionsreglerna (Haag-Visbyreglerna) arbetades in i kapitlet samtidigt som dåvarande regler om passagerarbefordran bröts ut till ett nytt särskilt kapitel.

Sistnämnda sjölagsändringar innebar ingen fullständig översyn av reglerna för godsbefordran. Många bestämmelser har fortfarande den lydelse som de fick under 1930-talet. Ett sjölagsförslag vid sidan av 1973 års reform, vilket förslag i huvudsak innebar en språklig bearbetning av bestämmelserna, ledde inte till någon lagstiftning. Man beslöt att avvakta en mera omfattande översyn av reglerna i nordiskt samarbete.

En sådan översyn har nu skett. Under mellantiden har tillkommit 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna) och en central uppgift under utredningsarbetet har därför också varit frågan om ett svenskt tillträde till denna konvention och konventionsreglernas inarbetning i den svenska sjölagen. Vidare har den särskilda konossementslagen upphävts under år 1984 till undvikande av en komplicerad "dubbelspårighet" i den svenska sjölagstiftningen.

Utredningsarbetet har skett i samarbete med Danmark, Finland och Norge och resulterat i lagförslag som är i huvudsak likalydande.

Ratifikation av 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods samt lagtekniska konsekvenser

Som nämnts ovan bygger ansvarsreglerna i 5 kap. sjölagen på Haag-Visbyreglerna. Hamburgreglerna har emellertid klara rättspolitiska och rättstekniska fördelar i jämförelse med Haag-Visbyreglerna. Utredningen föreslår därför att Sverige vid lämplig tidpunkt tillträder 1978 års konvention och säger upp Haag-Visbyreglerna. En övergång till ett annat system bör emellertid inte ske för närvarande. Av bl.a. kostnads- och konkurrenshänsyn bör tillträde ske först sedan Hamburgreglerna vunnit en förhållandevis vidsträckt anslutning bland Sveriges viktigaste handelspartners. Det rör sig, förutom de nordiska länderna, om EG-länderna och USA.

Utredningens ställningstagande innebär att sjölagsförslaget innehåller två alternativ i de fall de bakomliggande konventionsreglerna strider mot varandra. I övrigt har reglerna utformats med Hamburgreglerna som mönster, dvs. Haag-Visbyreglerna har klätts i Hamburgreglernas dräkt. Utredningen har också funnit det naturligt att nu separera reglerna för styckegodsbefordran och reglerna för befraktning och redovisa dem i var sitt kapitel. På grund härav föreslås en ny terminologi på de båda områdena till undvikande av sammanblandning av olika befordringsformer. Men med den löpande paragraferingen som sjölagen av tradition har, leder uppdelningen i två kapitel till vissa systematiska komplikationer. Utredningen anser dock - i likhet med de övriga nordiska kommittéerna - att problemen kan lösas genom en framtida omstrukturering där sammanhängande ämnesområden bildar särskilda block. I detta system återfinns reglerna om styckegodstransport och om befraktning i 13 kap. respektive 14 kap.

Bestämmelser om styckegodstransport

Lagförslaget innebär att reglerna om styckegodstransport får ett mer vidsträckt tillämpningsområde än som gäller i dag. Reglerna skall tillämpas på all sjötransport oavsett om konossement utfärdas eller inte. Undantag görs endast för ren certepartifart och för sådana ramavtal som brukar benämnas kvantumkontrakt. I förslagets Hamburgalternativ utökas tillämpningsområdet även i geografiskt hänseende. Reglerna skall tillämpas inte bara då lossningshamnen ligger i nordiskt land utan så snart den ligger i stat ansluten till konventionen.

Transportörens skadeståndsansvar vid godsskada skärps genom olika regler. Exempelvis görs nuvarande bestämmelser om ansvarsperioden tvingande för hela den tid som transportören har godset i sin vård, vilket är en anpassning till modern styckegodshantering i terminal. I Hamburgalternativet utgår därutöver de särskilda ansvarsfrihetsgrunderna nautiskt fel och brand. Vad gäller brand införs i stället en ny bevisbörderegel rörande brandens uppkomst. Även möjligheten till ansvarsfriskrivning vid transport av levande djur och vid lastning på däck begränsas. Ansvarsfrihet tillåts inte om en förlust eller skada hänför sig till annat än till de särskilda risker som är förenade med sådana djur- och däckstransporter.

Nuvarande regler om ansvarsbegränsning behålls i huvudsak oförändrade. I Hamburgalternativet har dock begränsningsbeloppet höjts med 25 procent. Vidare införs särskilda begränsningsregler för dröjsmål med godsets utlämnande.

Den tvingande ansvarsregleringen har kompletterats med be-

stämmelser rörande giltigheten av olika jurisdiktions- och skiljedomsklausuler. En skadelidande skall alltid ha rätt att få ett ersättninganspråk prövat på ort med rimlig anknytning till den transport varom är fråga.

Reglerna om konossement har endast genomgått en språklig bearbetning. Bestämmelserna har dock kompletterats med nya regler avseende det icke-negotiabla transportdokument som benämns sjöfraktsedel.

Bestämmelser om befraktning av fartyg

Reglerna om resebefraktning har setts över för att bättre passa in i dagens förhållanden. Exemplevis har bestämmelserna om överliggetid fått ett principiellt nytt innehåll såsom en internationell anpassning, främst till dominerande engelsk praxis. Även helt nya regler har tillkommit för att ge stadga åt tolkningen av den flora av olika klausuler som förekommer inom kontraktsrätten. Här kan nämnas olika restriktioner och särskilda ansvarsregler för resebefraktaren i det fall han enligt befraktningsavtalet tillagts en optionsrätt med avseende på vilka hamnar som skall angöras eller vilka resor som skall utföras. Andra regler med samma syfte är de standarder som anger den närmare innebörden av olika klausuler av betydelse för beräkningen av liggetid (fac, faccop osv.).

Bland resebefraktningsreglerna upptas också nya särregler för s.k konsekutiva resor. Denna moderna kontraktsform avser flera resor efter varandra under en vanligtvis längre tidsperiod, vilket kan föranleda juridiska problem om en störning sker med avseende på en enstaka resa. Även om resebefraktningsreglerna ligger i botten och bildar mönster krävs därför speciella lösningar för en förtida kontraktsavveckling. Andra särregler av betydelse är - på samma sätt som vid tidsbefraktning - tillämpliga regler i samband med den kontraktsenliga avtalsperiodens upphörande.

Utredningen föreslår också regler för s.k. kvantumkontrakt i anslutning till resebefraktningsreglerna. Avtalstypen företer övervägande drag av befraktningsavtal omfattande en längre tidsperiod men skiljer sig från konsekutiva resor främst genom att resorna inte är på varandra följande och fartygen oftast inte individuellt angivna. Reglerna tar inte sikte på de individuella resorna under kontraktet, på vilka styckegods- eller resebefraktningsreglerna har en direkt tillämpning, utan endast på godsmängden i dess helhet.

Även reglerna om tidsbefraktning har moderniserats och anpassats till dagens befraktningsmarknad. De enskilda bestämmelserna har utformats med utgångspunkt från rådande certepartipraxis och skall ses som en sammanvägning av regler hämtade från olika mönsterbil-

dande standardkontrakt. Men bestämmelserna har även kompletterats med regler som ofta saknas i standardkontrakten eller som bara framgår indirekt av olika friskrivningsklausuler. Därvid har särskilt beaktats den allt vanligare företeelsen att tidsbefraktaren endast uppträder som operatör av ifrågavarande fartyg.

Ändring i andra delar av sjölagen

I lagförslaget rörande styckegodstransport och befraktning förordas ett nytt sjövärdighetsbegrepp. I konsekvens härmed görs motsvarande ändringar i andra kapitel där begreppet förekommer. Därmed uppnås ett enhetligt begrepp inom sjölagen samt nordisk rättslikhet.

Även sjölagens bestämmelser om laga domstol och om preskription har genomgått vissa ändringar. Forumreglerna för styckegodstransport och passagerarbefordran har brutits ut ur den allmänna regeln och tagits in i särskilda paragrafer. Reglerna för styckegodstransport har därvid gjorts exklusiva och anpassats till reglerna som rör giltigheten av olika jurisdiktionsklausuler. Preskriptionsregeln för lastskada m.m. har anpassats även till styckegodstransporter och för sådana transporter gällande konventionsregler.

Betänkandets lagförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1891:35 s. 1)[1]
dels att 5 kap. 71 - 170 §§ skall upphöra att gälla,
dels att [9][2], [58], [199], [200], [337] och [368] §§ skall ha följande lydelse,
dels att i lagen skall införas ett nytt 13 kap. med ny kapitelrubrik, 251 - 311 §§, ett nytt 14 kap. med ny kapitelrubrik, 312 - 385 §§, samt ytterligare två nya paragrafer, [337 a] och [337 b] §§, allt av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
[Första] kapitlet	
Om fartyg	
[9] §	
Fartyg skall, när det hålles i drift, vara sjövärdigt, försett med behövliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras.	Fartyg skall, när det hålls i drift, vara sjövärdigt, vari innefattas att det är försett med behövliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras.

Om säkerheten på fartyg finns särskilda bestämmelser.

[1]Lagen omtryckt 1985:176.
[2]Nuvarande kapitel och paragrafer har satts inom parentes på grund av utredningens förslag om ny kapitelindelning, se närmare avsnitt 3.1. (i betänkandet)

[Fjärde] kapitlet

Om fartygs befälhavare

[58] §

Befälhavaren skall, innan resa anträdes, tillse att fartyget är sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras.	Befälhavaren skall, innan resa anträds, tillse att fartyget är sjövärdigt enligt [9]§.
Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålles i behörigt skick efter vad som nu sagts.	Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålls i sjövärdigt skick efter vad som nu sagts.
Kan fel eller brist i fartygets behöriga skick ej avhjälpas genast, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget.	Kan fel eller brist i sjövärdigheten ej avhjälpas genast, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget.
(Haag-Visbyreglerna)	(Hamburgreglerna)

Trettonde kapitlet
Om styckegodstransport

INLEDANDE BESTÄMMELSER

251 § Definitioner

I detta kapitel avses med transportör: den som ingår avtal med	I detta kapitel avses med transportör: den som ingår avtal med

en avsändare om transport av styckegods till sjöss;
undertransportör: den som i enlighet med ett uppdrag av transportören utför transporten eller en del av den;
avsändare: den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss;
avlastare: den som avlämnar godset för transport;
transportdokument: ett konossement eller ett annat dokument som utfärdas till bevis om transportavtalet;
konventionen: 1924 års internationella konvention rörande konossement med de ändringar som skett genom 1968 och 1979 års tilläggsprotokoll (Haag-Visbyreglerna); och konventionsstat: en stat som är bunden av konventionen.

en avsändare om transport av styckegods till sjöss;
undertransportör: den som i enlighet med ett uppdrag av transportören utför transporten eller en del av den;
avsändare: den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss;
avlastare: den som avlämnar godset för transport;
transportdokument: ett konossement eller ett annat dokument som utfärdas till bevis om transportavtalet;
konventionen: 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna); och
konventionsstat: en stat som är bunden av konventionen.

252 § Tillämpningsområde

Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om sjötransport i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Vid avtal om sjötransport i inrikes fart i Danmark, Finland och Norge gäller lagen i det land där transporten utförs.

I annan fart gäller bestämmelserna avtal om sjötransport mellan två stater om

1. den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat;
2. den avtalade lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge;
3. flera lossningshamnar anges i avtalet och en av dessa är den faktiska lossningshamnen samt denna ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge;

2. den avtalade lossningshamnen ligger i en konventionsstat;
3. flera lossningshamnar anges i avtalet och en av dessa är den faktiska lossningshamnen samt denna ligger i en konventionsstat;

4. transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat; eller om
5. i transportdokumentet bestäms att konventionen eller lag som

grundas på konventionen skall gälla.
Oavsett vad som sägs i andra stycket får dock avtalas att avtalet om sjötransport skall vara underkastat lagen i en annan bestämd konventionsstat om varken den avtalade lastningshamnen eller denavtalade eller faktiska lossningshamnen enligt andra stycket ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.

253 § Certepartifart

Bestämmelserna i detta kapitel är inte tillämpliga på certepartier för hel- eller delbefraktning av fartyg. Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti skall emellertid bestämmelserna tilllämpas på konossementet när detta bestämmer förhållandet mellan transportören och innehavaren av konossementet.

Om ett avtal gäller transport med fartyg av gods fördelat på flera resor under en angiven tidsrymd skall bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på varje resa. Utförs resan enligt ett certeparti gäller dock första stycket.

254 § Avtalsbestämmelser

En bestämmelse i ett transportavtal eller ett transportdokument är ogiltig i den mån den avviker från bestämmelserna i detta kapitel eller från bestämmelserna i [368] § första stycket 5 och fjärde stycket. Ogiltigheten påverkar inte giltigheten av avtalet eller dokumentet i övrigt. En bestämmelse som ger transportören rätt till försäkringsersättning för godset eller annan liknande bestämmelse är ogiltig.

Första stycket gäller dock inte 255, 258--261 §§ och 264--273 §§. Transportören får utöka sitt ansvar och sina förpliktelser enligt detta kapitel.

Om transportavtalet är underkastat konventionen eller på denna grundad lag i en konventionsstat, skall transportdokumentet innehålla uppgift om detta samt om att villkor som avviker från sådana bestämmelser till avsändarens, avlastarens eller mottagarens nackdel är ogiltiga.

Är det, med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden eller villkor under vilka transporten skall utföras, skäligt att genom avtal inskränka transportörens ansvarighet eller utvidga hans rättigheter enligt detta kapitel, skall ett sådant avtal gälla.

255 § Avlämnande av godset

Avlastaren skall avlämna godset på den plats och inom den tid som transportören har angett. Det skall avlämnas på sådant sätt och i sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvas, transporteras och lossas.

256 § Undersökning av förpackningen

Transportören skall i skälig omfattning undersöka om godset är förpackat på sådant sätt att det inte skadas eller kan orsaka skada på person eller egendom. Om godset avlämnas i container eller liknande transportanordning, är transportören dock inte skyldig att undersöka den invändigt utom när det finns anledning att misstänka att transportanordningen är bristfälligt packad.

Transportören skall underrätta avsändaren om de brister som han har upptäckt. Han är inte skyldig att transportera godset om han inte genom skäliga åtgärder kan göra det lämpat för transport.

257 § Farligt gods

Farligt gods skall vara märkt som farligt på lämpligt sätt. Avsändaren skall i god tid underrätta transportören och den undertransportör till vilken godset avlämnas om godsets farliga beskaffenhet och ange de säkerhetsåtgärder som kan vara påkallade.

Om avsändaren i annat fall känner till att godset är av sådan beskaffenhet att transporten kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person, fartyg eller last, skall han även upplysa om detta.

258 § Gods som fordrar särskild vård

Om godset fordrar särskild vård skall avsändaren i god tid upplysa om detta och ange de åtgärder som kan vara påkallade. Godset skall vid behov märkas på lämpligt sätt.

259 § Kvitto på mottagandet av godset

Avlastaren har rätt att få kvitto på mottagandet av godset allteftersom det avlämnas.

Bestämmelser om utfärdande av konossement och andra transportdokument finns i 292 -309 §§.

260 § Frakt

Följer frakten inte av avtalet skall den frakt betalas som är gängse när godset avlämnas för transport. Frakten skall betalas när godset mottas.

För gods som inte finns i behåll vid transportens slut, skall frakt utgå endast om godset har gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse på avsändarens sida eller om transportören har sålt godset för ägarens räkning eller lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 291 §.

Förutbetald frakt skall betalas tillbaka om transportören enligt andra stycket inte har rätt till frakt.

261 § Frånträdande och avtalsbrott

Frånträder avsändaren transportavtalet innan transporten börjat, har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Om godset inte avlämnas i rätt tid får transportören häva transportavtalet om dröjsmålet utgör väsentligt avtalsbrott. Om transportören vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det avsändaren har frågat om det, dock senast när godset mottas för transport. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad. Hävs avtalet har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Om avsändaren eller mottagaren begär att transporten skall avbrytas och godset lämnas ut på annan plats än bestämmelseorten, har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada. Transporten får dock inte avbrytas om detta skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för transportören eller någon annan avsändare.

Bestämmelserna i 343 § andra-fjärde styckena har motsvarande tillämpning.

262 § Transportörens plikt att tillvarata lastägarens intressen

Transportören skall utföra transporten med tillbörlig omsorg och skyndsamhet, vårda godset och även i övrigt tillvarata lastägarens intressen från mottagandet till utlämnandet av godset.

Transportören skall se till att det fartyg som används för transporten är sjövärdigt, vari innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat och att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka godset lastas, är i gott skick för att godset skall kunna mottas, transporteras och bevaras.

Om gods har gått förlorat, skadats eller försenats, skall transportören snarast lämna underrättelse om detta till den som avsändaren har angett. Kan sådan underrättelse inte lämnas, skall lastägaren eller, om denne inte är känd, avsändaren underrättas. Detsamma gäller om transporten inte kan fullföljas på avsett sätt.

263 § Däckslast

Gods får transporteras på däck endast om detta är tillåtet enligt transportavtalet, följer av handelsbruk eller sedvänja i den fart det gäller eller krävs enligt lag eller annan författning.

Om godset enligt avtalet skall eller får transporteras på däck, skall detta anges i transportdokumentet. Har så inte skett har transportören bevisbördan för att transport på däck har avtalats. Transportören får inte åberopa ett sådant avtal mot tredje man som har förvärvat konossement i god tro.

Särskilda bestämmelser om ansvar för däckslast finns i 284 §.

264 § Transportörens avtalsbrott

Avsändaren får häva transportavtalet på grund av dröjsmål eller annat avtalsbrott på transportörens sida om avtalsbrottet är väsentligt. Sedan godset har avlämnats får avsändaren inte häva avtalet om utlämnande av godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för någon annan avsändare.

Om avsändaren vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

265 § Transportavbrott och avståndsfrakt

Går det fartyg som transporterar eller som skall transportera godset förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, bortfaller på grund därav inte transportörens skyldighet att fullfölja transporten.

Om det uppkommer ett hinder som medför att fartyget inte kan anlöpa lossningshamnen och lossa godset eller detta inte kan ske inom skälig tid, får transportören i stället välja en annan lämplig lossningshamn.

I fråga om frånträdande av transportavtalet på grund av krigsfara tillämpas bestämmelserna i 349 och 351 §§.

Har en del av transporten utförts när avtalet hävs eller faller bort eller när godset av annan anledning lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har transportören rätt till avståndsfrakt enligt bestämmelserna i 332 §.

266 § Transportörens behörighet att handla på lastägarens vägnar

Blir det nödvändigt att vidta särskilda åtgärder för att bevara eller transportera godset eller i övrigt tillvarata lastägarens intressen, skall transportören inhämta anvisning från lastägaren.

Om tiden eller omständigheterna i övrigt inte medger att anvisning inhämtas eller mottas anvisning inte i tid, får transportören på lastägarens vägnar vidta nödvändiga åtgärder och företräda denne i frågor som rör godset. Även om åtgärden inte var nödvändig är lastägaren bunden om tredje man var i god tro.

Underrättelse om de åtgärder som har vidtagits skall lämnas enligt bestämmelserna i 262 § tredje stycket.

267 § Lastägarens ansvar för transportörens åtgärder

Lastägaren svarar för de åtgärder som transportören har vidtagit och de utgifter denne har haft för godsets behov. Om transportören har handlat utan anvisning svarar lastägaren dock inte med högre belopp än värdet vid transportens början av det gods som åtgärderna eller utgifterna avsåg.

268 § Transportörens utlämnande av godset

Mottagaren skall på bestämmelseorten motta godset på den plats och inom den tid som transportören har angett. Godset skall lämnas ut på sådant sätt att det kan mottas bekvämt och säkert.

Den som är behörig att motta godset har rätt att besiktiga det före mottagandet.

269 § Mottagarens skyldighet att betala frakt och andra fordringar

Lämnas godset ut mot konossement blir mottagaren genom att motta godset skyldig att betala frakt och andra fordringar som transportören har enligt konossementet.

Om godset har lämnats ut på annat sätt än mot konossement är mottagaren endast skyldig att betala frakt och andra fordringar enligt transportavtalet, om mottagaren har underrättats om fordringarna vid utlämnandet eller han insåg eller borde ha insett att transportören inte hade fått betalt.

270 § Rätt att hålla inne godset

Har transportören fordringar enligt 269 § eller andra fordringar för vilka säkerhet föreligger genom sjöpanträtt i godset enligt [251] §, är han inte skyldig att lämna ut godset förrän mottagaren antingen har betalt fordringarna eller ställt säkerhet för dem.

271 § Uppläggning av gods

Avhämtas inte godset inom den tid transportören har angett eller eljest inom skälig tid får det läggas upp i säkert förvar för mottagarens räkning.

Underrättelse om att godset har lagts upp skall lämnas enligt bestämmelserna i 262 § tredje stycket. I underrättelsen skall anges en skälig frist efter vars slut försäljning av godset eller annat förfogande över detta får ske enligt 272 §.

272 § Transportörens förfogande över gods som inte har avhämtats

Sedan fristen enligt 271 § andra stycket har löpt ut, har trans-

portören rätt att sälja upplagt gods i den omfattning det är nödvändigt för att täcka kostnaderna vid försäljningen och fordringar som nämns i 270 §.

Transportören skall förfara med omsorg vid försäljningen.

Om godset inte kan säljas eller om det är uppenbart att kostnaderna vid en försäljning inte skulle täckas av försäljningssumman, får transportören förfoga över godset på annat försvarligt sätt.

273 § Avsändarens ansvar för fordringar

Lämnas godset ut till mottagaren utan betalning av en sådan fordran mot avsändaren som mottagaren skulle ha betalt, kvarstår avsändarens ansvar, om inte utlämnandet medför skada för avsändaren och transportören måste ha insett detta.

Transportören är inte skyldig att sälja upplagt gods för att få betalt för en sådan fordran mot avsändaren som mottagaren skulle ha betalt. Om försäljning ändå sker utan att fordringarna täcks, är avsändaren ansvarig för bristen.

TRANSPORTÖRENS SKADESTÅNDSANSVAR

274 § Ansvarsperioden

Transportören är ansvarig för godset medan det är i hans vård i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen.

Transportören anses ha godset i sin vård enligt första stycket från den tidpunkt då han mottar godset från avlastaren eller från myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lastningshamnen.

Transportören anses inte längre ha godset i sin vård enligt första stycket

1. när han har lämnat ut godset till mottagaren;
2. om mottagaren inte mottar godset från transportören, när detta har lagts upp för mottagarens räkning i enlighet med avtalet eller enligt lag eller vad som är brukligt i lossningshamnen; eller
3. när han har överlämnat godset till myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lossningshamnen.

275 § Ansvar för sakskada

Transportören är ansvarig för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas medan det är i hans vård ombord eller i land, om han inte visar att varken fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för har orsakat eller medverkat till skadan.	Transportören är ansvarig för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas om den händelse som orsakade förlusten eller skadan inträffade medan godset var i hans vård enligt 274 §. Han är dock inte ansvarig om han visar att varken han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse utan har vidtagit allt som skäligen kan begäras för att undvika händelsen och dess följder.

Transportören är inte ansvarig för skada som beror på åtgärder för att rädda personer eller på skäliga åtgärder för att bärga fartyg eller annan egendom till sjöss.

Om fel eller försummelse på transportörens sida tillsammans med någon annan orsak har föranlett skada, är transportören endast ansvarig i den mån skadan kan hänföras till felet eller försummelsen. Det åligger transportören att visa i vilken utsträckning skadan inte är att hänföra till fel eller försummelse på hans sida.

(Haag-Visbyreglerna)	(Hamburgreglerna)
276 § Ansvar för skada på grund av oaktsam navigering och brand	276 § Ansvar för skada på grund av brand
Transportören är inte ansvarig om han visar att skadan beror på	Har förlust av eller skada på godset orsakats av brand, är transportören ansvarig om det visas att
1. fel eller försummelse som befälhavaren, medlem av besättningen, lots eller någon annan som har utfört arbete i fartygets tjänst har gjort sig skyldig till vid navigeringen eller	1. branden har uppstått på grund av fel eller försummelse av transportören eller någon som han svarar för; eller

handhavandet av fartyget; eller
2. brand som inte har orsakats genom fel eller försummelse av honom själv.

Transportören är dock ansvarig för skada som beror på att han eller någon som han svarar för har brustit i tillbörlig omsorg att göra fartyget sjövärdigt före resans början. Det åligger transportören att till befrielse från ansvar visa att sådan omsorg har iakttagits.

2. förlusten eller skadan har uppkommit på grund av fel eller försummelse genom att transportören eller någon som han svarar för inte har gjort allt som skäligen kan krävas för att släcka branden och avvärja eller begränsa följderna av den.

Om det har inträffat brand ombord skall, på begäran, sedvanlig besiktning ske för att klarlägga orsaken till branden och omständigheterna kring denna.

277 § Ansvar för levande djur

Transportören är inte ansvarig för förlust av eller skada på levande djur som beror på de särskilda risker som är förenade med sådana transporter.

Om transportören visar att han har följt de särskilda anvisningar som har lämnats och att förlusten eller skadan kan vara att hänföra till sådana risker, ansvarar han inte, såvida det inte visas att förlusten eller skadan helt eller delvis har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för.

278 § Ansvar för dröjsmålsskada

Transportören är ansvarig enligt 275 - 277 § för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset.

Dröjsmål med utlämnandet av godset föreligger när godset inte har lämnats ut i den lossningshamn som följer av transportavtalet inom avtalad tid eller, om någon frist inte har avtalats, inom den transporttid som det med hänsyn till omständigheterna är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör.

Om godset inte har lämnats ut inom 60 dagar räknat från den dag då det enligt andra stycket skulle ha lämnats ut, får ersättning krävas såsom för förlust av godset enligt 275 §.

279 § Beräkning av skadestånd vid sakskada

Skadestånd på grund av att godset har gått förlorat eller skadats

beräknas med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset enligt avtal lämnades ut eller skulle ha lämnats ut.

Värdet av godset bestäms efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset. Finns varken börs- eller marknadspris bestäms värdet efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet.

(Haag-Visbyreglerna)

(Hamburgreglerna)

280 § Ansvarsgränser

Transportörens ansvar är begränsat till 667 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvaret därigenom blir högre, till 2 SDR för varje kilo av det berörda godsets bruttovikt. Vad som förstås med SDR anges i [369] §.

Transportörens ansvar när gods har gått förlorat eller skadats är begränsat till 835 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje kolli eller annan skeppningsenhet eller, om ansvaret därigenom blir högre, till 2,5 SDR för varje kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt. Vad som förstås med SDR anges i [369] §.

Transportörens ansvar för dröjsmål med utlämnandet av godset är begränsat till ett belopp motsvarande två och en halv gånger frakten för det fördröjda godset. Ansvarsbeloppet får dock inte överstiga den totala frakten enligt transportavtalet.

Transportörens sammanlagda ansvar enligt första och andra styckena får inte överstiga den ansvarsgräns som skulle ha gällt enligt första stycket vid förlust av allt det gods som ansvaret gäller.

281 § Ansvarsgränsen för enhetslastat gods

Har en container, lastpall eller liknande transportanordning använts

för att sammanföra godset, skall vid tillämpning av 280 § varje kolli eller annan enhet som enligt transportdokumentet är förpackad i transportanordningen, anses som ett kolli eller en enhet. I övrigt skall godset i transportanordningen anses som en enhet. Om själva transportanordningen har gått förlorad eller skadats, skall denna anses som en särskild enhet om den inte ägs eller på annat sätt har tillhandahållits av transportören.

282 § Ansvar som inte grundas på transportavtalet

Bestämmelserna om frihet från och begränsning av transportörens ansvar gäller även om talan mot honom inte grundas på transportavtalet.

Bestämmelserna om frihet från och begränsning av transportörens ansvar har motsvarande tillämpning om talan förs mot någon som transportören svarar för och denne visar att han har handlat i tjänsten eller för uppdragets fullgörande.

Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och de personer som han svarar för, får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 280 §.

283 § Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte för den som visas själv ha orsakat skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

284 § Ansvar för däckslast

Transporteras gods på däck i strid med 263 § är transportören, oavsett bestämmelserna i 275-278 §§, ansvarig för skada som uteslutande är en följd av transporten på däck. I fråga om ansvarets omfattning gäller 280 och 283 §§.

Om gods har transporterats på däck i strid med ett uttryckligt avtal om transport under däck föreligger inte rätt till ansvarsbegränsning enligt detta kapitel.

285 § Transportörens ansvar för undertransportör

Utförs transporten helt eller delvis av en undertransportör förblir transportören ansvarig enligt bestämmelserna i detta kapitel som om han själv hade utfört hela transporten.

Om det uttryckligen har avtalats att en bestämd del av transporten skall utföras av en namngiven undertransportör, får transportören förbehålla sig frihet från ansvar för skada som orsakas av en händelse vilken inträffar medan godset är i undertransportörens vård. Det åligger transportören att visa att skadan har orsakats av en sådan händelse.

Förbehåll enligt andra stycket är dock utan verkan om talan inte kan väckas mot undertransportören vid en domstol som anges i 310 §.

286 § Undertransportörens ansvar

Undertransportören är ansvarig enligt samma regler som transportören för den del av transporten som han utför. Bestämmelserna i 282 och 283 §§ har motsvarande tillämpning.

Om transportören har åtagit sig ansvar utöver vad som följer av detta kapitel eller avstått från rättigheter enligt detta kapitel, är undertransportören bunden endast om han har lämnat skriftligt samtycke.

287 § Gemensamt ansvar

Är både transportören och undertransportören ansvariga svarar de solidariskt.

Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och undertransportören och de personer som de svarar för, får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 280 §, om inte annat följer av 283 §.

Bestämmelserna i detta kapitel utgör inte hinder för avtal om regress mellan transportören och undertransportören.

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

288 § Reklamation

Har godset lämnats ut till mottagaren utan att denne skriftligen underrättat transportören om minskning eller skada som han har eller borde ha iakttagit, och om minskningens eller skadans allmänna art, anses godset utlämnat sådant det har

Har mottagaren inte senast första vardagen efter den dag då godset överlämnades till honom skriftligen underrättat transportören om förlust eller skada och om förlustens eller skadans allmänna beskaffenhet, anses godset, om annat inte

beskrivits i transportdokumentet, om annat inte visas. Om minskningen eller skadan inte kunde iakttas vid utlämnandet, gäller detsamma om sådan underrättelse inte har lämnats senast tre dagar därefter.

visas, utlämnat sådant det har beskrivits i transportdokumentet eller, om sådant dokument inte har utfärdats, i gott synligt tillstånd. Om förlusten eller skadan inte kunde iakttas vid överlämnandet gäller detsamma om skriftlig underrättelse inte har lämnats inom 15 dagar därefter.

Skriftlig underrättelse behöver inte lämnas om förlust eller skada som har konstaterats vid gemensam besiktning av godset.

Transportören är inte ansvarig för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset om inte skriftlig underrättelse har lämnats till transportören inom 60 dagar efter det att godset överlämnades till mottagaren.

Underrättelse får lämnas till den undertransportör som har lämnat ut godset eller till transportören.

289 § Bidrag vid gemensamt haveri

Bestämmelserna i 274 - 288 §§ om transportörens ansvar för förlust av eller skada på gods gäller även i fråga om mottagarens rätt att vägra betala bidrag vid gemensamt haveri och transportörens skyldighet att utge ersättning för sådant bidrag eller bärgarlön som mottagaren har betalt.

AVSÄNDARENS SKADESTÅNDSANSVAR

290 § Allmän regel om skadeståndsansvaret

Avsändaren är inte ansvarig för skada som har uppkommit för transportören eller undertransportören, inbegripet skada på fartyget, om inte skadan har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för. Den för vilken avsändaren svarar är inte heller ansvarig om inte skadan har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för.

291 § Farligt gods

Har avsändaren överlämnat farligt gods till transportören eller till

en undertransportör utan att enligt 257 § upplysa om godsets farliga beskaffenhet och nödvändiga säkerhetsåtgärder och har den som mottar godset inte heller eljest kännedom om dess farliga beskaffenhet, är avsändaren ansvarig mot transportören och varje undertransportör för kostnader och annan skada som uppkommer med anledning av transporten av sådant gods. Transportören eller undertransportören får i sådant fall efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att betala ersättning.

Den som har omhändertagit godset med kännedom om dess farliga beskaffenhet får dock inte åberopa bestämmelserna i första stycket.

Gods som visar sig utgöra fara för person eller egendom, får transportören efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra utan skyldighet att betala ersättning.

KONOSSEMENT OCH ANDRA TRANSPORTDOKUMENT

292 § Konossement

Med konossement (*bill of lading*) förstås ett dokument som
1. utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har mottagit eller lastat godset och
2. betecknas med ordet konossement eller innehåller ett åtagande av transportören att lämna ut godset endast mot att dokumentet återställs.

Konossement får ställas till viss man, till viss man eller order eller till innehavaren. Ett konossement som är ställt till viss man anses som ett orderkonossement om det inte har gjorts förbehåll mot överlåtelse genom uttrycket "icke till order" eller liknande.

Konossementet bestämmer villkoren för godsets transport och utlämnande, såvitt angår förhållandet mellan transportören och en annan innehavare av konossementet än avsändaren. Bestämmelser i transportavtalet som inte har tagits in i konossementet får inte göras gällande mot en sådan innehavare, såvida konossementet inte innehåller en hänvisning till dessa.

293 § Genomgångskonossement

Med genomgångskonossement förstås ett konossement i vilket det anges att transporten av godset skall utföras av mer än en transportör.

Den som utfärdar ett genomgångskonossement skall se till att det i ett särskilt konossement som utfärdas för en del av transporten anges att godset transporteras enligt genomgångskonossement.

294 § Avlastarens rätt att få konossement

När transportören har mottagit godset skall han på avlastarens begäran utfärda mottagningskonossement.

Sedan godset har lastats skall ombordkonossement utfärdas om avlastaren begär det. Om mottagningskonossement har utfärdats skall det återlämnas när ombordkonossementet utfärdas. Ett mottagningskonossement utgör ett ombordkonossement sedan på dokumentet har antecknats namnet på det eller de fartyg som godset har lastats i samt tiden för lastningen.

Avlastaren har rätt att få särskilda konossement för delar av godset, om det kan ske utan väsentlig olägenhet.

295 § Befälhavarkonossement

Ett konossement som har undertecknats av befälhavaren på det fartyg som transporterar godset skall anses vara undertecknat på transportörens vägnar.

296 § Konossementets innehåll

Ett konossement skall innehålla uppgift om

1. godsets art, inbegripet dess farliga egenskaper, nödvändiga märken för att identifiera godset, kolli- eller stycketal samt godsets vikt eller mängd uttryckt på annat sätt, allt enligt avlastarens uppgifter;
2. godsets och förpackningens synliga tillstånd;
3. transportörens namn och orten där han har sitt huvudkontor;
4. avlastarens namn;
5. mottagaren, när denna har angetts av avlastaren;
6. den i transportavtalet angivna lastningshamnen och den dag då transportören mottog godset i denna hamn;
7. den i transportavtalet angivna lossningshamnen och en eventuell överenskommelse om tiden för godsets utlämnande i denna hamn;
8. antalet exemplar, om konossementet har utställts i mer än ett exemplar;
9. orten där konossementet har utställts;
10. fraktens storlek, om den skall betalas av mottagaren, eller uppgift om att frakt skall betalas av honom samt övriga villkor för godsets transport och utlämnande;
11. att transporten är underkastad konventionen enligt 254 § tredje stycket;
12. att godset i förekommande fall skall eller får transporteras på däck; och
13. den högre ansvarsgräns som parterna kan ha avtalat.

Ett ombordkonossement skall dessutom innehålla uppgift om fartygets namn och nationalitet, platsen för lastningen samt dagen då lastningen avslutades.

Konossementet skall undertecknas av transportören eller någon som handlar på hans vägnar. Underskriften får framställas på mekanisk eller elektronisk väg.

297 § Avsaknad av uppgifter i konossementet

Ett dokument som uppfyller kraven enligt 292 § första stycket utgör konossement även om någon uppgift som anges i 296 § saknas.

298 § Transportörens undersökningsplikt

Transportören skall i skälig omfattning undersöka att de uppgifter om godset som tas in i konossementet enligt 296 § första stycket punkt 1 är riktiga. Om han har skälig anledning att betvivla uppgifternas riktighet eller inte har haft rimlig möjlighet att undersöka riktigheten, skall han i konossementet göra förbehåll som ger uttryck för detta.

299 § Konossementets bevisverkan

Konossementet gäller som bevis om att godset har mottagits eller, om ombordkonossement har utställts, lastats såsom det har beskrivits i konossementet, om annat inte visas eller förbehåll har gjorts enligt 298 §. Om uppgift om godsets och förpackningens synliga tillstånd saknas i konossementet skall i detta anses antecknat att godset var i gott synligt tillstånd, om inte annat visas.

Ett konossement som inte anger frakten eller på annat sätt utvisar att frakt skall betalas av mottagaren enligt 296 § första stycket punkt 10 utgör, om annat inte visas, bevis om att frakt inte skall betalas av honom. Motsvarande gäller om det belopp som skall betalas som ersättning för överliggetid inte har angetts i konossementet.

Om tredje man i god tro har inlöst konossementet i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är motbevisning enligt första och andra styckena inte tillåten. Om transportören insåg eller borde ha insett att en uppgift om godset var oriktig får han inte åberopa förbehåll som avses i 298 § om förbehållet inte innehåller en uttrycklig anmärkning om uppgiftens oriktighet.

300 § Ansvar för vilseledande uppgifter

Lider tredje man skada genom att inlösa konossement i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är transportören ansvarig om han insåg eller borde ha insett att konossementet var vilseledande för tredje man. Rätt till ansvarsbegränsning enligt detta kapitel föreligger därvid inte.

Om godset inte motsvarar uppgifterna i konossementet får mottagaren kräva att transportören uppger om avlastaren har åtagit sig att hålla transportören skadeslös för oriktig eller ofullständig uppgift (indemnitetsförklaring) och även låter mottagaren få del av en sådan förklaring.

301 § Avlastarens garantiansvar

Avlastaren svarar gentemot transportören för riktigheten av de uppgifter om godset som på hans begäran har tagits in i konossementet.

Om avlastaren har åtagit sig att ersätta transportören för skada som uppkommer till följd av att konossement utfärdas med felaktiga uppgifter eller utan förbehåll, är han likväl inte ansvarig om detta har gjorts i syfte att vilseleda förvärvare av konossementet. I sådant fall svarar avlastaren inte heller enligt första stycket.

302 § Rätt att få ut godset

Den som företer ett konossement och genom dess innehåll eller, vid orderkonossement, genom en sammanhängande och till honom fortgående följd av överlåtelser (indossament) eller överlåtelse in blanco framträder som rätt innehavare av konossementet, är behörig som mottagare av godset.

Om konossementet har utfärdats i flera exemplar är det för utlämnande på bestämmelseorten tillräckligt att mottagaren visar sin behörighet genom att förete ett konossementsexemplar. Lämnas godset ut på en annan plats, måste dessutom övriga exemplar återlämnas eller säkerhet ställas för anspråk som innehavare av utelöpande exemplar kan göra gällande mot transportören.

303 § Flera konossementsinnehavare

Anmäler sig flera mottagare, och företer de skilda exemplar av konossementet, skall transportören lägga upp godset under säker vård för den rätta mottagarens räkning. Underrättelse om åtgärden skall snarast lämnas till dem som har anmält sig.

304 § Utlämnande mot konossement

Mottagaren har rätt att få ut godset endast om han deponerar konossementet och lämnar kvitto allteftersom godset lämnas ut. Sedan allt gods har lämnats ut, skall konossementet med påtecknad kvittering återställas till transportören.

305 § Utlämnande när konossementet har förkommit

Har ansökan gjorts om dödande av ett förkommet konossement får sökanden, sedan offentlig stämning har utfärdats, fordra att godset lämnas ut, om säkerhet ställs för ersättning som transportören kan tvingas att ge ut på grund av det förkomna konossementet.

306 § Förvärv av konossement i god tro

Överlåter en konossementsinnehavare konossementsexemplar till flera personer, har den som först mottar ett exemplar i god tro rätt till godset. Om godset har lämnats ut på bestämmelseorten till innehavaren av ett annat exemplar, är han inte skyldig att lämna ifrån sig vad han redan i god tro har fått ut.

Den som i god tro har förvärvat ett order- eller innehavarkonossement är inte skyldig att lämna ut konossementet till den för vilken det har förkommit.

307 § Stoppningsrätt

Den rätt en säljare har att, på grund av köparens obestånd eller underlåtenhet att fullgöra vad som åligger honom i följd av köpet, hindra att det sålda godset utges eller att kräva det tillbaka gäller även om konossement beträffande godset har överlämnats till köparen.

Rätt enligt första stycket får inte göras gällande mot tredje man som i god tro har förvärvat ett order- eller innehavarkonossement.

308 § Sjöfraktsedel

Med sjöfraktsedel (sea waybill) förstås ett dokument som

1. utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har mottagit godset och
2. innehåller ett åtagande av transportören att lämna ut godset till den mottagare som anges i dokumentet.

Avsändaren får även sedan sjöfraktsedel har utfärdats bestämma, att godset skall lämnas ut till någon annan än den mottagare som anges i dokumentet, om han inte i förhållande till transportören har avstått från denna rätt eller mottagaren inte redan har gjort sin rätt gällande.

Konossement får begäras enligt 294 § om avsändaren inte har avstått från sin rätt att utse annan mottagare.

309 § Sjöfraktsedelns innehåll och bevisverkan

En sjöfraktsedel skall innehålla uppgift om det gods som har mottagits till transport, avsändaren, mottagaren och transportören, transportvillkoren samt frakt och andra kostnader som skall betalas av mottagaren. Bestämmelserna i 296 § tredje stycket och 298 § har motsvarande tillämpning.

Om inte annat visas utgör sjöfraktsedeln bevis om transportavtalet och om att godset har mottagits så som det har beskrivits i dokumentet.

(Haag-Visbyreglerna)

(Hamburgreglerna)

TVISTER

310 § Avtalsvillkor om behörig domstol

Ett avtal som har ingåtts innan tvist har uppkommit och som inskränker kärandens rätt att få en tvist om transport av styckegods enligt detta kapitel prövad vid domstol är ogiltigt i den mån det begränsar kärandens rätt att enligt eget val väcka talan vid domstol för den ort

1. där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, där svaranden har sin vanliga vistelseort;

2. där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftsställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts; eller

3. där lastnings- eller lossningshamnen ligger.

2. där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftsställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts;

3. där lastnings- eller lossningshamnen ligger; eller

4. som avses i [337 a] § andra stycket.

Utan hinder av vad som stadgas i första stycket kan talan alltid väckas vid domstol för den ort som har angetts i transportavtalet.

Efter det att tvist har uppkommit får parterna fritt avtala hur en tvist skall behandlas.

Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti som innehåller bestämmelser om behörig domstol eller skiljedomsförfarande utan att konossementet uttryckligen anger att dessa bestämmelser är bindande för innehavaren av konossementet, får transportören inte åberopa bestämmelserna mot en innehavare av konossementet som har förvärvat det i god tro.

Första stycket gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen enligt 252 § tredje stycket ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

311 § Skiljedomsklausuler

Oavsett vad som stadgas i 310 § första stycket får parterna genom skriftligen bekräftat avtal överenskomma att tvister skall hänskjutas till avgörande genom skiljedom om skiljeförfarandet efter kärandens val skall försiggå i en av de stater, där den ort som avses i 310 § första stycket 1--3 är belägen. Skiljedomstolen skall tillämpa bestämmelserna i detta kapitel.

Bestämmelserna i 310 § andra och tredje styckena har motsvarande tillämpning.

Första stycket gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen enligt 252 § tredje stycket ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.

Bestämmelserna i första stycket gäller som en del av skiljeavtalet.

Fjortonde kapitlet

Om befraktning av fartyg

Inledande bestämmelser

312 § Tillämpningsområde. Definitioner

Bestämmelserna om befraktning gäller hel- och delbefraktning av fartyg. Bestämmelserna om resebefraktning gäller också konsekutiva resor när annat inte har angetts.

I detta kapitel avses med

bortfraktare: den som genom avtal bortfraktar ett fartyg till annan, befraktaren;

avlastare: den som avlämnar godset för lastning;

resebefraktning: befraktning enligt vilken frakten skall beräknas för resa;

konsekutiva resor: ett visst antal resor som utförs efter varandra enligt ett befraktningsavtal som avser ett bestämt fartyg;

tidsbefraktning: befraktning enligt vilken frakten skall beräknas för tid;

delbefraktning: befraktning som gäller mindre än ett helt fartyg eller en full last när certeparti används.

Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om befraktning av fartyg i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Vid avtal om befraktning i inrikes fart i Danmark, Finland och Norge gäller lagen i det land där befordringen utförs.

Vid befraktning i fart som inte omfattas av tredje stycket gäller bestämmelserna i detta kapitel när svensk rätt skall tillämpas.

313 § Avtalsfrihet

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte i den mån annat följer av avtalet, av praxis som har utbildats mellan parterna eller av handelsbruk eller annan sedvänja som måste anses bindande för parterna.

Vid resebefraktning i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge, får bestämmelserna i 338 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller bestämmelserna i [368] § första stycket 5 och fjärde stycket. Om begränsningar i avtalsfriheten i inrikes fart i Danmark, Finland och Norge gäller lagen i det land där befordringen utförs.

Vid befraktning i fart som avses i 252 § första och andra styckena får bestämmelserna i 329 § om utfärdande av konossement inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren.

Bestämmelserna i detta kapitel får inte heller åsidosättas genom avtal om detta följer av 316 §.

314 § Befraktning av ett bestämt fartyg. Full last

Gäller befraktningsavtalet ett bestämt fartyg, får bortfraktaren inte fullgöra avtalet med ett annat fartyg. Om avtalet ger bortfraktaren rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade eller att i övrigt använda andra fartyg, får bortfraktaren endast sätta in fartyg som är lika ändamålsenliga som det avtalade fartyget. Rätten kan utövas flera gånger.

Om avtalet gäller ett helt fartyg eller en full last, får bortfraktaren inte ta med gods för annan än befraktaren. Detta gäller även om fartyget skall gå i ballast för att påbörja en ny resa.

315 § Överlåtelse av befraktningsavtal

Överlåter befraktaren sina rättigheter enligt befraktningsavtalet till annan eller vidarebortfraktar han fartyget, förblir han ändå ansvarig för att avtalet fullgörs.

Bortfraktaren får inte överlåta befraktningsavtalet utan samtycke från befraktaren. Har befraktaren samtyckt upphör bortfraktarens ansvar enligt avtalet.

316 § Trampkonossement

Utfärdar bortfraktaren konossement för gods som befordras med fartyget bestämmer konossementet villkoren för befordringen och utlämnandet av godset såvitt gäller förhållandet mellan bortfraktaren och tredje man som innehar konossementet. Bestämmelser i befraktningsavtalet som inte har tagits in i konossementet kan inte göras gällande mot tredje man om inte konossementet hänvisar till dem.

Bestämmelserna om konossement i 295--307 §§ gäller även konossement som avses i första stycket. När det följer av 253 § att bestämmelserna i kapitlet om transport av styckegods skall tillämpas på konossementet bestäms bortfraktarens ansvar och rättigheter i förhållande till tredje man enligt reglerna i 254 och 274--290 §§.

317 § Frakt

Följer frakten inte av befraktningsavtalet skall den frakt för godset betalas som var gängse när avtalet ingicks.

Om annat eller mer gods än vad som följer av avtalet har inlastats, skall för godset betalas gängse frakt vid lastningen, dock inte lägre än den avtalade frakten.

318 § Sjövärdighet

Resebortfraktaren skall se till att fartyget är sjövärdigt, vari innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat och att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka gods lastas, är i gott skick för att godset skall kunna mottas, befordras och bevaras.

319 § Resebefraktarens val av lastnings- och lossningshamn

Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt att välja lastnings- eller lossningshamn, skall fartyget gå till den hamn som han anvisar, såvida den är tillgänglig och fartyget kan ligga flott och säkert och utan hinder gå in eller ut med lasten. Val av lossningshamn skall göras senast vid lastningens slut.

Har resebefraktaren beordrat fartyget till en osäker hamn är han ansvarig för skada som därigenom orsakas fartyget med mindre han visar att fel eller försummelse inte föreligger hos honom själv eller någon som han svarar för.

Vid konsekutiva resor skall rätten att välja vilka resor som fartyget skall utföra utövas på sådant sätt att den sammanlagda längden av last- och ballastresorna enligt avtalet blir väsentligen densamma. I annat fall är resebefraktaren skyldig att betala ersättning för fraktförlust.

Resebefraktaren får inte ändra valet av hamn eller resa.

320 § Lastningsplats

Har bestämd lastningsplats inte avtalats, skall fartyget förläggas till den lastningsplats som resebefraktaren anvisar, såvida denna är

tillgänglig och fartyget kan ligga flott och säkert och utan hinder gå ut med lasten.

Om lastningsplats inte har anvisats i tid, skall fartyget förläggas till sedvanlig lastningsplats. Kan det inte ske, skall resebortfraktaren välja en plats där lastningen skäligen kan äga rum.

Vare sig bestämd lastningsplats har avtalats eller inte, har resebefraktaren rätt att få fartyget förhalat från en lastningsplats till en annan, om han svarar för kostnaderna för detta.

LASTNINGSTID

321 § Lastningstid

Resebortfraktaren är skyldig att låta fartyget ligga kvar för lastning en viss lastningstid, som omfattar liggetid och överliggetid. Vid befraktning på linjefartsvillkor (*liner terms*) ingår ingen överliggetid i lastningstiden.

322 § Liggetidens längd

Liggetid är den tid som skäligen kan påräknas för lastningen när befraktningsavtalet ingås. Vid beräkningen av liggetiden skall hänsyn tas till fartygets och lastens art och storlek, lastningsanordningarna ombord och i hamnen samt andra liknande omständigheter.

Liggetiden beräknas vid klausulerna

1) *fac (fast as can),* med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som fartyget kan ta emot last med oskadade lastningsanordningar;

2) *faccop (fast as can custom of the port),* med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som vanligt lastningssätt i hamnen tillåter;

3) *liner terms* (linjefartsvillkor) med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som vid vanlig lastning i hamnen av fartyg som går i linjefart, med tillägg för den tid som går förlorad vid trafikanhopning.

Om en gemensam tid har bestämts för lastning och lossning löper liggetiden inte ut förrän den gemensamma tiden har gått till ända.

Liggetiden beräknas i arbetsdagar och arbetstimmar. Som arbetsdag räknas varje vardag då arbetet utförs det antal timmar som är vanligt i hamnen på vardagar. Som arbetstimme räknas varje timme som kan användas till lastning på vardagar. För de dagar då det arbetas mindre än på arbetsdagar räknas det antal timmar som vanligen används till lastning.

323 § Liggetidens början

Liggetiden börjar inte löpa förrän fartyget ligger på lastningsplatsen och är klart att börja ta in last och resebortfraktaren har gjort anmälan om detta.

Anmälan får göras i förväg men inte förrän fartyget har kommit fram till lastningshamnen. Visar det sig senare att fartyget inte var klart att börja ta in last, skall den tid som går förlorad för att göra fartyget klart inte räknas in i liggetiden.

Anmälan skall göras hos avlastaren eller, om denne inte kan anträffas, hos resebefraktaren. Kan varken avlastaren eller resebefraktaren anträffas, anses anmälan ha gjorts när den avsänts på ett ändamålsenligt sätt.

Tiden räknas antingen från det klockslag då arbetet i hamnen vanligen börjar på morgonen eller från middagsrastens slut. I det förra fallet skall anmälan vara gjord senast en timme före kontorstidens slut föregående dag och i det senare fallet senast klockan tio samma dag.

324 § Hinder

Kan fartyget inte förläggas till lastningsplatsen på grund av hinder på resebefraktarens sida, får det ändå anmälas klart att börja ta in last med verkan att liggetiden börjar löpa. Detsamma gäller vid trafikanhopning och dessutom vid annat hinder som resebortfraktaren inte skäligen kunnat räkna med när avtalet ingicks.

I liggetiden inräknas inte den tid som går förlorad på grund av hinder på resebortfraktarens sida. Detsamma gäller den tid som går förlorad till följd av att fartyget har förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats av en anledning som resebortfraktaren skäligen bort räkna med när avtalet ingicks. Däremot inräknas uppehåll på grund av fartygets förhalning.

325 § Överliggetid

Överliggetid är den tid som fartyget efter liggetidens utgång måste ligga kvar för att bli lastat, såvida inte överliggetidens längd är fastställd genom avtal.

Överliggetiden beräknas för löpande dagar och timmar från liggetidens utgång. Bestämmelserna i 324 § andra stycket har motsvarande tillämpning.

326 § Ersättning för överliggetid

Resebortfraktaren har rätt till särskild ersättning för överliggetid. Ersättningen bestäms med hänsyn till frakten och till den ökning eller minskning av resebortfraktarens utgifter som följer av att fartyget ligger stilla.

Ersättningen förfaller vid anfordran.

Om ersättningen inte betalas eller säkerhet inte ställs för den, har resebortfraktaren rätt att göra anteckning om fordringen på konossementet. Gör han inte det får han i stället förelägga resebefraktaren en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får resebortfraktaren häva befraktningsavtalet och kräva ersättning för förlust som beror på att resan inte kommer till stånd.

LASTNING

327 § Lastning och stuvning

Följer inte annat av vad som är brukligt i hamnen, skall resebefraktaren avlämna godset vid fartygets sida och resebortfraktaren ta det ombord. Vid klausulerna

1) *fio (free in and out)*, skall resebefraktaren sörja för lastningen;

2) *liner terms* (linjefartsvillkor), skall resebortfraktaren sörja för lastningen.

Resebortfraktaren skall sörja för underlag och annat som behövs för stuvningen samt utföra den.

I fråga om däckslast har 263 § motsvarande tillämpning.

Om fartyget, av anledning som resebortfraktaren skäligen bort räkna med när avtalet ingicks, har förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats, är resebortfraktaren ansvarig för de ökade utgifter som detta medför.

328 § Avlämnande av godset

Godset skall avlämnas och lastas med tillbörlig skyndsamhet. Det skall avlämnas på ett sådant sätt och i sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvas, befordras och lossas.

Bestämmelserna i 256-259 §§ har motsvarande tillämpning.

329 § Ombordkonossement

När godset har lastats skall resebortfraktaren eller befälhavaren eller den som resebortfraktaren eljest har bemyndigat, på avlastarens begäran utfärda ombordkonossement, förutsatt att nödvändiga handlingar och uppgifter föreligger.

Avlastaren har rätt att få särskilda konossement för delar av godset, om det kan ske utan väsentlig olägenhet.

Om konossement utfärdas med andra villkor än dem som följer av befraktningsavtalet och detta medför ett ökat ansvar för resebortfraktaren, skall resebefraktaren hålla honom skadeslös.

RESAN

330 § Resebortfraktarens omsorgsplikt

Resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet och i övrigt på ett försvarligt sätt. Bestämmelserna i 262 och 266-267 §§ har motsvarande tillämpning.

331 § Deviation. Substituthamn

Deviation får endast företas för att rädda personer eller för att bärga fartyg eller annan egendom till sjöss eller av annan skälig anledning.

Om det uppkommer hinder som medför att fartyget inte kan anlöpa lossningshamnen och lossa lasten, eller detta inte kan ske utan oskäligt uppehåll, får resebortfraktaren i stället välja en annan lämplig lossningshamn.

332 § Avståndsfrakt

Har en del av resan utförts när befraktningsavtalet hävs eller faller bort eller när godset av annan anledning lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har resebortfraktaren rätt till avståndsfrakt. Bestämmelserna i 335 § har motsvarande tillämpning.

Avståndsfrakt är den avtalade frakten med avdrag för ett belopp, som beräknas efter förhållandet mellan den återstående och den avtalade resans längd. Hänsyn skall även tas till varaktigheten av och de särskilda kostnaderna för sådana resor. Avståndsfrakten får inte överstiga godsets värde.

Tvist angående avståndsfrakt kan hänskjutas till utredning och avgörande genom dispasch. Därvid skall i tillämpliga delar gälla

333 § Farligt gods

Har farligt gods lastats utan att resebortfraktaren kände till dess farliga beskaffenhet, får han efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att betala ersättning. Detsamma gäller även om resebortfraktaren kände till godsets farliga beskaffenhet och det senare uppstår en fara för person eller egendom som gör det oförsvarligt att behålla godset ombord.

LOSSNING OCH UTLÄMNANDE AV GODSET

334 § Lossningen

I fråga om lossningsplats, lossningstid och lossning av godset har 320--328 §§ motsvarande tillämpning. Därvid skall det som är bestämt om resebefraktaren i stället gälla mottagaren av godset.

Den som visar sin behörighet som mottagare har rätt att besiktiga godset innan han tar emot det.

Finns det flera mottagare av gods som befordras enligt samma befraktningsavtal, får de endast gemensamt anvisa lossningsplats eller fordra att fartyget förhalas.

Ökade kostnader till följd av att godset är skadat eller måste bortskaffas på grund av en skada, skall betalas av resebefraktaren om skadan har orsakats av godsets egen beskaffenhet eller av fel eller försummelse av resebefraktaren eller någon som han svarar för. Vid klausulen *fio (free in and out),* skall resebefraktaren betala kostnaderna om inte resebortfraktaren är ansvarig för skadan enligt 338 §.

335 § Frakt för gods som inte finns i behåll

För gods som inte finns i behåll vid resans slut, skall frakt utgå endast om godset har gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse av resebefraktaren eller någon som han svarar för eller om resebortfraktaren har sålt godset för ägarens räkning eller har lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 333 §.

Förutbetald frakt skall betalas tillbaka om resebortfraktaren enligt första stycket inte har rätt till frakt.

336 § Mottagarens och resebefraktarens ansvar för frakten. Retentionsrätt

Genom att motta godset blir mottagaren skyldig att betala frakt och andra fordringar enligt 269 §.

Resebortfraktaren kan under alla omständigheter kräva betalning av resebefraktaren enligt 273 §.

Resebortfraktaren har rätt att hålla inne godset enligt 270 §.

337 § Uppläggning av godset

Underlåter mottagaren att uppfylla villkoren för utlämnandet av godset eller fördröjer han lossningen så att denna inte hinner slutföras inom avtalad tid eller i övrigt inom skälig tid, har resebortfraktaren rätt att lossa godset och lägga upp det i säkert förvar för mottagarens räkning. Mottagaren skall underrättas om uppläggningen.

Om mottagaren vägrar att motta godset eller inte är känd eller inte kan anträffas, skall resebortfraktaren så snart som möjligt underrätta resebefraktaren. Anmäler mottagaren sig inte så tidigt att lossningen kan slutföras i rätt tid, skall resebortfraktaren lossa och lägga upp godset. Mottagaren och resebefraktaren skall underrättas om uppläggningen.

I underrättelsen enligt första och andra stycket skall anges en skälig tidsfrist efter vars slut resebortfraktaren har rätt att sälja eller förfoga över upplagt gods. Vid försäljning av eller annat förfogande över godset har bestämmelserna i 272 § motsvarande tillämpning.

338 § Lastskada. Dröjsmål med utlämnandet

Resebortfraktaren är ansvarig enligt 274--285 och 287--289 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård. Bestämmelserna i 286 § har motsvarande tillämpning.

En mottagare som inte är resebefraktaren har också rätt till ersättning enligt första stycket. Om mottagaren innehar konossement, som har utfärdats av resebortfraktaren, får han också åberopa reglerna i 316 §.

339 § Kancelleringstid

Skall fartyget vara klart att börja ta in last inom viss tid (kancelleringstid), får resebefraktaren häva befraktningsavtalet om fartyget inte är klart att börja ta in last eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång.

Om resebortfraktaren anmäler att fartyget kommer efter det att tiden har löpt ut och uppger han när fartyget kommer att vara klart att börja ta in last, får resebefraktaren häva avtalet om det sker inom skälig tid. Hävs inte avtalet blir den angivna tidpunkten ny kancelleringstid.

340 § Dröjsmål och annat avtalsbrott

Resebefraktaren får häva befraktningsavtalet på grund av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida om avtalsbrottet är väsentligt.

Sedan lastning har skett får resebefraktaren inte häva avtalet såvitt lossning av godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för annan befraktare. Vid konsekutiva resor får resebefraktaren inte häva i fråga om en enstaka resa om inte utförandet av denna är oväsenligt för resebortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

Om resebefraktaren vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

341 § Förlust av fartyget

Avser befraktningsavtalet ett bestämt fartyg och går det förlorat eller efter skada förklaras inte kunna sättas i stånd, är resebortfraktaren inte skyldig att utföra resan. I sådant fall har han inte heller rätt att utföra resan med ett annat fartyg, även om han enligt avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade.

342 § Resebortfraktarens skadeståndsansvar

Uppkommer till följd av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida skada som inte omfattas av 338 § har 275 och 276 §§ motsvarande tillämpning.

343 § Frånträdande före lastning

Frånträder resebefraktaren befraktningsavtalet innan lastningen har börjat eller har han vid lastningens slut inte lämnat allt det gods som avtalet gäller, har resebortfraktaren rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada. Vid konsekutiva resor kan frånträdande av en enstaka resa ske endast om utförandet av den är oväsentligt för resebortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

Vid bestämmande av ersättningen skall hänsyn tas till om resebortfraktaren utan skälig anledning har underlåtit att ta med annat gods.

Rätt till ersättning föreligger inte om möjligheten att avlämna, befordra eller föra in godset i bestämmelseorten måste anses utesluten till följd av omständigheter som resebefraktaren inte borde ha räknat med när avtalet ingicks, såsom utförsel- eller införselförbud eller annan åtgärd av myndighet, förstörelse av allt gods av det slag som avtalet avser eller därmed jämförlig händelse. Detsamma gäller om avtalet avser bestämt gods som förstörts genom en olyckshändelse.

Om resebefraktaren vill åberopa en omständighet som avses i tredje stycket, skall han inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

344 § Hävningsrätt

Får resebefraktaren frånträda befraktningsavtalet utan att skadeståndsansvar föreligger enligt 343 § tredje stycket, får resebortfraktaren häva avtalet om han meddelar detta inom skälig tid.

Om resebefraktaren inte avlämnar allt det gods som avtalet gäller, får resebortfraktaren förelägga resebefraktaren en bestämd tilläggstid inom vilken resebefraktaren skall betala ersättning eller ställa säkerhet. Är tiden inte oskäligt kort och har ersättningen inte betalats eller säkerhet inte ställts inom tilläggstiden, får resebortfraktaren häva avtalet. Han har även rätt till ersättning enligt 343 §, såvida inte resebefraktaren är utan ansvar för att det gods som fattas inte har avlämnats.

345 § Frånträdande efter lastning

Sedan lastning har skett har resebefraktaren inte rätt att få godset

lossat eller resan avbruten om detta skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för resebortfraktaren eller annan befraktare. Bestämmelserna i 343 och 344 §§ har motsvarande tillämpning.

346 § Dröjsmål med lastning

Har överliggetiden avtalats och har resebefraktaren vid lastningstidens utgång inte avlämnat godset eller endast en del av det har 343 och 344 §§ motsvarande tillämpning. Detsamma gäller när befraktningsavtalet innehåller klausulen *liner terms* (linjefartsvillkor) och liggetiden har löpt ut.

Om överliggetidens längd inte har avtalats och lastningen blir så försenad att väsentlig skada eller olägenhet uppkommer för resebortfraktaren även om ersättning för överliggetid betalas, får han häva avtalet eller, när gods redan har avlämnats, förklara lastningen avslutad. I sådant fall har bestämmelserna i 343 och 344 §§ motsvarande tillämpning.

347 § Annat dröjsmål

Fördröjs fartyget efter lastningen eller under resan och beror detta på ett förhållande på resebefraktarens sida, har resebortfraktaren rätt till ersättning, såvida inte resebefraktaren visar att varken han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Detsamma gäller om fartyget uppehålls under lossningen därför att det inte är möjligt för resebortfraktaren att lägga upp godset enligt 337§.

Blir vid konsekutiva resor frakt, ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt befraktningsavtalet inte betalda i rätt tid, får resebortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får resebortfraktaren inställa fullgörelsen av avtalet eller häva det. Resebortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att fullgörelsen inställs eller, om avtalet hävs, för att de återstående resorna faller bort.

348 § Skada som godset har orsakat

Har godset orsakat skada för resebortfraktaren eller skada på fartyget, är resebefraktaren skyldig att betala ersättning om han själv eller någon som har svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Detsamma gäller om godset orsakat skada på annat gods ombord på fartyget.

349 § Krigsfara

Visar det sig, sedan befraktningsavtalet har ingåtts, att resan skulle vara förenad med fara för fartyget, personer ombord eller lasten till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld, eller att en sådan fara har ökat väsentligt, får såväl resebortfraktaren som resebefraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning även om resan har påbörjats. Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

Om faran kan avvärjas genom att en del av godset lämnas kvar eller lossas, får avtalet frånträdas endast för denna del. Resebortfraktaren har dock rätt att frånträda avtalet i dess helhet, om det kan ske utan väsentlig skada eller olägenhet för annan befraktare, såvida det inte, efter uppmaning, betalas ersättning eller ställs säkerhet för fraktförlust och annan skada.

350 § Konsekutiva resor

Vid konsekutiva resor får frånträdande enligt 349 § ske i fråga om en enstaka resa endast om utförandet av denna är oväsentligt i förhållande till de återstående resorna.

Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt att välja vilka resor fartyget skall utföra, får frånträdande enligt 349 § ske endast om faran är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet.

351 § Kostnader för uppehåll

Blir fartyget, sedan lastningen har börjat, på grund av fara som avses i 349 § uppehållet i lastningshamnen eller i annan hamn under resan, skall kostnaderna för uppehållet anses som kostnader för gemensamt haveri och fördelas på fartyg, frakt och last enligt bestämmelserna om gemensamt haveri. Om befraktningsavtalet frånträds gäller detta dock inte beträffande kostnader som hänför sig till tiden efter frånträdandet.

352 § Avtalsperiodens upphörande vid konsekutiva resor

Har fartyget befraktats för så många resor som det kan utföra inom

en angiven tidsrymd och har resebefraktaren före avtalsperiodens slut fått anmälan om att fartyget är klart att börja ta in last, skall resan utföras även om detta sker helt eller delvis efter det att avtalsperioden har löpt ut.

Om det är uppenbart att fartyget inte kan nå lastningshamnen och vara klart att börja ta in last före avtalsperiodens slut, är resebortfraktaren inte skyldig att sända fartyget till lastningshamnen.

Anmäler resebortfraktaren att fartyget kan komma för sent till lastningshammen och begär han anvisningar, får resebefraktaren bestämma antingen att resan skall utföras enligt befraktningsavtalet eller att avtalet skall upphöra. Avtalet upphör om resebefraktaren inte inom skälig tid efter det att han fått anmälan begär att resan skall utföras.

Kvantumkontrakt

353 § Tillämpningsområde

Bestämmelserna om kvantumkontrakt gäller befordran med fartyg av en bestämd mängd gods fördelad på flera resor under en angiven tidsrymd.

Bestämmelserna tillämpas dock inte om det är avtalat att resorna skall utföras efter varandra med ett bestämt fartyg.

354 § Val av godsmängd

Ger avtalet utrymme för val av den totala mängden gods som skall befordras har befraktaren rätt att bestämma mängden.

Gäller valet mängden som skall befordras på en särskild resa, är det bortfraktaren som har rätt att bestämma mängden.

355 § Skeppningsplaner

Befraktaren skall utarbeta skeppningsplaner för lämpliga tidsperioder i förhållande till den tidsrymd som avtalet avser och i god tid underrätta bortfraktaren om planerna.

Befraktaren skall se till att den mängd gods som avtalet omfattar blir fördelad på lämpligt sätt över avtalsperioden. Därvid skall han beakta storleken av de fartyg som skall användas.

356 § Anmälan om skeppning

Befraktaren skall anmäla skeppning i skälig tid. I anmälan skall anges när godset senast kommer att vara klart för lastning.

357 § Nominering av fartyg

När anmälan om skeppning har lämnats, skall bortfraktaren tillhandahålla ett fartyg som är lämpat att utföra resan i rätt tid. Bortfraktaren skall inom skälig tid anmäla vilket fartyg som skall utföra resan, fartygets lastförmåga och förväntade ankomst till lastningshamnen.

Bortfraktaren är inte skyldig att tillhandahålla fartyg för gods som inte är klart för lastning före avtalsperiodens utgång, såvida inte överskridandet beror på förhållanden utanför befraktarens kontroll och inte är väsentligt.

358 § Utförandet av resorna

När bortfraktaren har lämnat anmälan som avses i 357 § gäller bestämmelserna om resebefraktning eller styckegodstransport för den befordran som skall utföras.

Om bortfraktarens skyldighet att utföra en särskild resa faller bort på grund av ett förhållande som bortfraktaren ansvarar för, har befraktaren rätt att begära att godset eller en motsvarande mängd nytt gods blir befordrat.

Ger bortfallet av resan anledning att räkna med att senare resor inte kommer att bli utförda utan väsentligt dröjsmål, får befraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen.

359 § Dröjsmål med anmälan om skeppning och skeppningsplaner

Lämnar befraktaren inte i tid anmälan om en skeppning, får bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för anmälan. Är tiden inte oskäligt kort och har en skeppning inte anmälts inom tilläggstiden, får bortfraktaren antingen anmäla ett fartyg enligt 357 § i överensstämmelse med gällande skeppningsplan eller häva avtalet beträffande den ifrågavarande resan.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan av senare skeppningar, får bortfraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen.

Bortfraktaren har rätt till ersättning om inte dröjsmålet beror på sådant förhållande som avses i 343 § tredje stycket.

Om befraktaren inte i tid underrättar bortfraktaren om skeppningsplaner kan bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid. Är tiden inte oskäligt kort och överskrids den får bortfraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen. Tredje stycket har motsvarande tillämpning.

360 § Dröjsmål med nominering av fartyg

Lämnar bortfraktaren inte i tid anmälan om fartyg, får befraktaren förelägga en bestämd tilläggstid. Är tiden inte oskäligt kort och har anmälan inte lämnats inom tilläggstiden får befraktaren häva avtalet i fråga om den resa som tilläggstiden gäller.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan om fartyg även i fråga om senare skeppningar, får befraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen.

Befraktaren har rätt till ersättning om inte dröjsmålet beror på ett sådant hinder utanför bortfraktarens kontroll som han inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks och vars följder han inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

361 § Dröjsmål med betalning av frakt

Betalas inte frakt, ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt avtalet i rätt tid, får bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får bortfraktaren inställa fullgörelsen av avtalet eller, om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott, häva avtalet.

Bortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att han inställer fullgörelsen av avtalet eller, om avtalet hävs, på att de återstående resorna faller bort.

Vid slutet av varje resa enligt avtalet har bortfraktaren rätt att hålla inne lasten till säkerhet för fordringar enligt avtalet. I förhållande till tredje man gäller detta bara om fordringen har antecknats i konossementet.

362 § Krigsfara

Inträder under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller väsentlig ökning av krigsfaran och detta är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet, får såväl bortfraktaren som befraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning.

Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

Tidsbefraktning

FARTYGETS AVLÄMNANDE

363 § Fartygets skick och utrustning

Tidsbortfraktaren skall ställa fartyget till tidsbefraktarens förfogande på den plats och vid den tidpunkt som har avtalats.

Vid avlämnandet skall tidsbortfraktaren se till att fartygets skick, föreskrivna handlingar, bemanning, proviantering och övrig utrustning uppfyller de krav som ställs i vanlig fraktfart i det fartområde som befraktningsavtalet anger.

Fartyget skall dessutom ha tillräckligt med bränsle för att kunna uppnå närmaste användbara bunkringshamn. Tidsbefraktaren skall överta bränslet och betala för det efter priset i denna hamn.

364 § Besiktning

Vid avlämnandet får såväl tidbortfraktaren som tidsbefraktaren begära sedvanlig besiktning av fartyget, dess utrustning och kvarvarande bränsle.

Kostnaderna, inbegripet kostnader för tidsförlust som har föranletts av besiktningen, skall bäras av parterna med hälften var.

Besiktningsutlåtandet utgör bevis om fartygets och utrustningens skick samt omfattningen av kvarvarande bränsle, om annat inte visas.

365 § Avlämnande av fartyget till sjöss

Har parterna avtalat att fartyget skall avlämnas till sjöss skall tidsbortfraktaren underrätta tidsbefraktaren om avlämnandet och uppge fartygets position samt tidpunkten för avlämnandet.

Besiktning som avses i 364 § skall företas i den första hamn som fartyget anlöper efter avlämnandet. Om det konstateras att fel i fartyget föreligger skall frakt inte betalas för den tid som går förlorad för att avhjälpa felet. Om tidsbefraktaren häver befraktningsavtalet enligt 367 §, bortfaller tidsbortfraktarens rätt till frakt från avlämnandet.

366 § Kancelleringstid. Dröjsmål med avlämnandet av fartyget

Skall fartyget enligt befraktningsavtalet vara klart att börja ta in last inom viss tid (kancelleringstid), får tidsbefraktaren häva avtalet om fartyget inte är klart att börja ta in last eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång. Om fartyget i övrigt skall avlämnas inom en bestämd tid, får tidsbefraktaren häva avtalet om tiden överskrids.

Om tidsbortfraktaren anmäler att fartyget kommer efter det att tiden har löpt ut och uppger han när fartyget kommer att vara klart att börja ta in last eller att avlämnas, får tidsbefraktaren häva avtalet om det sker inom skälig tid. Hävs inte avtalet blir den angivna tidpunkten ny kancelleringstid.

Om fartyget i annat fall avlämnas för sent, får tidsbefraktaren häva avtalet om dröjsmålet utgör väsentligt avtalsbrott.

367 § Fel i fartyget

Föreligger det vid avlämnandet fel i fartyget eller i fartygets utrustning, har tidsbefraktaren rätt till avdrag på frakten eller, om avtalsbrottet är väsentligt, rätt att häva befraktningsavtalet. Detta gäller inte om tidsbortfraktaren avhjälper felet utan sådant dröjsmål som enligt 366 § ger tidsbefraktaren rätt att häva avtalet.

368 § Skadeståndsansvar

Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för förlust till följd av dröjsmål eller fel vid avlämnandet. Om tidsbortfraktaren visar att dröjsmålet eller felet inte beror på fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för föreligger inte rätt till sådan ersättning. Tidsbefraktaren har också rätt till ersättning för skada till följd av att fartyget vid avtalsslutet saknade egenskap eller utrustning som kan anses tillförsäkrad.

UTFÖRANDET AV RESORNA

369 § Tidsbefraktarens förfoganderätt

Tidsbortfraktaren skall under befraktningsperioden utföra de resor som tidsbefraktaren påkallar i överensstämmelse med befraktningsavtalet. Bestämmelserna i 363 § andra stycket har motsvarande tillämpning.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att utföra en resa vid vilken fartyget, personer ombord eller lasten skulle utsättas för fara till följd av krig eller krigsliknande tillstånd, is eller annan fara eller väsentlig olägenhet, som han inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att ta med gods av lättantändlig, brandfarlig eller frätande beskaffenhet eller annat farligt gods, såvida det inte avlämnas i sådant skick att det kan befordras och utlämnas i överensstämmelse med de krav och rekommendationer som ställs av myndigheterna i det land där fartyget är registrerat, i det land där redaren har sitt huvudkontor och i de hamnar som ingår i resan. Tidsbortfraktaren är inte heller skyldig att ta med levande djur.

370 § Underrättelseplikt

Tidsbortfraktaren skall hålla tidsbefraktaren underrättad om alla förhållanden rörande fartyget och resorna som är av betydelse för tidsbefraktaren. Tidsbefraktaren skall underrätta tidsbortfraktaren om planerade resor.

371 § Bränsle

Tidsbefraktaren skall ombesörja bränsle och vatten till fartygets maskiner. Han svarar för att levererat bränsle är i överensstämmelse med avtalade specifikationer.

372 § Lastning och lossning

Tidsbefraktaren skall ombesörja mottagande, lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning och utlämnande av lasten. Stuvningen skall utföras så att fartyget är betryggande stabiliserat och lasten säkrad. Tidsbefraktaren skall följa anvisningar från tidsbortfraktaren om lastens fördelning i den omfattning som hänsynen till fartygets säkerhet och stabilitet kräver.

Tidsbefraktaren får kräva sådan medverkan av befälhavaren och besättningen som är sedvanlig i den fart det gäller. Ersättning för övertidsarbete och annan särskild utgift till följd av sådan medverkan skall betalas av tidsbefraktaren.

Om tidsbortfraktaren är skyldig att ersätta skada till följd av lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning eller utlämnande av lasten, skall tidsbefraktaren hålla honom skadeslös om inte skadan beror på medverkan av befälhavaren eller besättningen eller på något annat förhållande som tidsbortfraktaren svarar för.

373 § Konossement

Tidsbortfraktaren skall på begäran utfärda konossement för inlastat gods för den resa han skall utföra, med de villkor som är sedvanliga i den fart det gäller. Om han därigenom ådrar sig ansvar i förhållande till innehavaren av konossementet utöver vad som följer av befraktningsavtalet, skall tidsbefraktaren hålla honom skadeslös.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att på begäran av tidsbefraktaren lämna ut godset till en obehörig mottagare eller i övrigt i strid mot konossementet om han därigenom handlar i strid mot tro och heder. Tidsbortfraktaren får alltid kräva säkerhet för den ersättning han kan bli skyldig att betala på grund av ett sådant utlämnande.

374 § Lastskada. Dröjsmål med utlämnandet

Tidsbortfraktaren är ansvarig i förhållande till tidsbefraktaren enligt 274--289 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård.

En mottagare som inte är tidsbefraktaren har också rätt till ersättning enligt första stycket. Innehar mottagaren konossement som har utfärdats av tidsbortfraktaren, får han också åberopa reglerna i 316 §.

375 § Dröjsmål och annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida

Hålls fartyget inte i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick eller utförs resorna för sent eller föreligger annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida, får tidsbefraktaren häva befraktningsavtalet, om det med avtalet avsedda ändamålet väsentligen skulle förfelas. Om tidsbefraktaren vill häva avtalet skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för skada som har uppkommit på grund av att fartyget går förlorat eller efter skada förklaras inte kunna sättas i stånd eller inte hålls i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick, om skadan beror på fel eller försummelse av tidsbortfraktaren eller någon som han svarar för. Detsamma gäller för skada som har uppkommit genom fel eller försummelse vid sådan medverkan av befälhavaren eller besättningen som avses i 372 § andra stycket, vid utförande av tidsbefraktarens anvisning eller vid annat avtalsbrott.

376 § Skada på fartyget

Tidsbortfraktaren har rätt till ersättning för skada på fartyget som beror på fel eller försummelse av tidsbefraktaren eller någon som han svarar för.

Om skadan beror på att tidsbefraktaren har beordrat fartyget till en osäker hamn är han ersättningsskyldig med mindre han visar att fel eller försummelse inte föreligger.

377 § Gemensamt haveri. Bärgning

Fraktens bidrag till gemensamt haveri skall betalas av tidsbefraktaren. Detsamma gäller bidrag för bränsle och utrustning som tidsbefraktaren har ombord. Om i gemensamt haveri ersättning betalas för utgift och förlust som tidsbefraktaren har haft, tillfaller ersättningen honom.

Tidsbortfraktaren får utan tidsbefraktarens samtycke söka rädda personer. Han får även bärga fartyg eller annan egendom när detta inte är oskäligt för tidsbefraktaren. Av tidsbortfraktarens andel av återstoden av bärgarlönen enligt [229] § 1mom. andra stycket (nettobärgarlönen) tillfaller en tredjedel tidsbefraktaren.

378 § Utgifter för resorna

Tidsbefraktaren skall bära de utgifter för resornas utförande som inte enligt bestämmelserna i detta kapitel skall bäras av tidsbortfraktaren.

ÅTERLÄMNANDE AV FARTYGET

379 § Återlämnande. Besiktning

Tidsbefraktaren skall återlämna fartyget till tidsbortfraktaren på den plats och vid den tidpunkt som har avtalats.

Vid återlämnandet skall bestämmelserna i 363 § tredje stycket, 364 § och 365 § första stycket och andra stycket första punkten ha motsvarande tillämpning. Detta gäller även då befraktningsavtalet har hävts eller eljest upphört före befraktningsperiodens slut.

380 § Överskridande av befraktningsperioden

Tidsbortfraktaren är skyldig att låta fartyget anträda en ny resa trots att den avtalade tiden för återlämnandet därigenom överskrids. Detta gäller inte när överskridandet går utöver vad som kan anses skäligt eller om en viss tidsperiod för återlämnandet avtalats.

För tillåtet överskridande enligt första stycket skall tidsbefraktaren betala den avtalade tidsfrakten. För annat överskridande skall han betala gängse tidsfrakt, dock minst den avtalade tidsfrakten, samt ersättning för den skada som dröjsmålet medför för tidsbortfraktaren efter återlämnandet.

TIDSFRAKT

381 § Betalning av tidsfrakt

Tidsfrakt skall betalas i förskott för 30 dagar i sänder.

Framställer tidsbefraktaren krav på avräkning med ett belopp som är tvistigt, är han ändå skyldig att betala tidsfrakten, om tidsbortfraktaren ställer säkerhet för kravet. Tidsbefraktaren kan dock inte kräva säkerhet för ett större belopp än den tidsfrakt han betalar.

382 § Dröjsmål med betalning av tidsfrakt

Betalas tidsfrakten inte i rätt tid skall tidsbefraktaren betala dröjsmålsränta enligt räntelagen (1975:635) senast vid betalningen av nästa tidsfrakt.

Betalas tidsfrakten inte i rätt tid skall tidsbortfraktaren meddela tidsbefraktaren detta. När meddelande har avsänts får tidsbortfraktaren inställa fullgörelsen av befraktningsavtalet, inbegripet vägra att lasta gods eller att utfärda konossement. Om betalning inte har mottagits inom 72 timmar efter det att meddelandet har avsänts, får tidsbortfraktaren häva avtalet.

Om tidsbortfraktaren har inställt fullgörelsen av avtalet eller hävt det, har han rätt till ersättning såvida inte tidsbefraktaren visar att dröjsmålet med betalningen beror på lag, avbrott i den allmänna samfärdseln eller betalningsförmedlingen eller annat liknande hinder som han inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks och vars följder han inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

Om tidsbefraktaren inte betalar förfallen tidsfrakt, får tidsbortfraktaren begära att tidsbefraktaren till honom överlåter fordran på frakt som tidsbefraktaren har på grund av vidarebortfraktning av

383 § Bortfall av tidsfrakt

Tidsfrakt skall inte betalas för den tid som går förlorad för tidsbefraktaren på grund av bärgning, underhåll av fartyget och avhjälpande av skada som tidsbefraktaren inte är ansvarig för eller i övrigt på grund av förhållanden på tidsbortfraktarens sida.

Tidsbefraktarens skyldighet att svara för utgifter rörande fartygets drift är begränsad på motsvarande sätt.

UPPHÖRANDE

384 § Förlust av fartyget

Går fartyget förlorat eller efter skada förklaras inte kunna sättas i stånd faller befraktningsavtalet bort även om tidsbortfraktaren enligt avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade. Detsamma gäller vid rekvisition eller liknande ingripanden som är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet.

Om fartyget har gått förlorat utan att upplysning kan fås om tiden för händelsen, skall tidsfrakt betalas för 24 timmar efter det att fartyget sist hördes av.

385 § Krig

Befinner sig fartyget i en hamn eller ett annat område där krig utbryter, krigsliknande förhållanden inträder eller faran för sådana förhållanden väsentligen ökar, får tidsbortfraktaren omedelbart föra fartyget ut från området och i säkerhet.

Tidsbefraktaren skall utöver tidsfrakten ersätta tidsbortfraktaren för den ökning av premien för fartygets krigsförsäkring som följer av de resor som tidsbefraktaren kräver att fartyget skall utföra. Detsamma gäller krigsrisktillägg till besättningen.

Inträder under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller väsentlig ökning av krigsfaran och detta är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av befraktningsavtalet, får såväl tidsbort fraktaren som tidsbefraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning.

Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

[Sjätte] kapitlet

Om befordran av passagerare och resgods

[199] §

Bestämmelser om laga domstol för tvister som rör ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods samt om möjlighet att hänskjuta sådana tvister till skiljemän finns i 337 §.	Bestämmelser om laga domstol för tvister som rör ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods samt om möjlighet att hänskjuta sådana tvister till skiljemän finns i *[337 b]* §.

Bestämmelser om preskription finns i [368] §.

[200] §[3]

Bestämmelserna i 178 § får inte åsidosättas genom avtal.

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 181 - 198 §§, *337 § andra stycket* och 368 § första stycket 6 och 7 är ogiltiga	Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 181 - 198 §§, *[337b]* § och [368] § första stycket 6 och 7 är ogiltiga

1. vid befordran inom Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller till eller från någon av dessa stater, oavsett vilken lag som i övrigt är tillämplig på befordringen;
2. vid annan befordran om svensk lag är tillämplig på befordringen enligt allmänna svenska lagvalsregler.

Övriga bestämmelser i detta kapitel gäller endast om inte något annat är avtalat eller följer av sedvänja.

[3] Senaste lydelse 1986:297

[Fjortonde] kapitlet

Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål

[337] §

I fråga om behörigheten för sjörättsdomstol att ta upp tvistemål som avses 336 § skall bestämmelserna om laga domstol i tvistemål i allmänhet tillämpas. Talan får även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort där fartyget finns. Har säkerhet för en fordran ställts hos myndighet till befrielse från kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd, får talan väckas även vid sjörättsdomstolen för den ort där säkerheten har ställts. Talan angående en fordran som säkerheten har avsett får väckas vid sistnämnda sjörättsdomstol, även om säkerheten har frigetts.

Talan om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods får väckas endast vid domstol 1. för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse;

2. för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten;

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; eller

4. i den stat där befordringsavtalet träffades, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

Efter det att tvist som avses i andra stycket har uppstått får parterna avtala om att talan skall väckas vid annan domstol eller att tvisten skall hänskjutas till skiljemän.

Finns inte sjörättsdomstol i den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första stycket, *andra* Finns inte sjörättsdomstol i den

stycket 1 eller 2 eller tredje stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

Om flera är redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses som rederiets hemvist.

ort där svaranden har kunnat sökas enligt första stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

(Haag-Visbyreglerna)

(Hamburgreglerna)

[337a] §

Talan om ansvarighet på grund av avtal om transport av styckegods får endast väckas vid sjörättsdomstol för den ort

1. där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, där han har sin vanliga vistelseort;
2. där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftsställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts;
3. där lastnings- eller lossningshamnen ligger; eller
4. som för detta ändamål har angetts i transportavtalet.

Talan får även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort, där det fartyg, med vilket godset transporterats har blivit föremål för kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd. Har säkerhet ställts hos myndighet till befrielse från kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd, får talan även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort, där säkerheten har ställts. Talan angående ett krav som säkerheten har avsett får väckas vid sistnämnda sjörättsdomstol, även om säkerheten har frigetts.

Talan får även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort, där det fartyg, med vilket godset transporterats eller annat fartyg, som tillhör samma ägare, har blivit föremål för kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd. Talan skall avvisas på begäran av svaranden om han ställer säkerhet för det belopp som käranden genom dom kan komma att tillerkännas. Käranden skall i så fall hänvisas att väcka talan vid någon av de domstolar som anges i första stycket. Frågor angående säkerheten skall avgöras av den domstol vid vilken talan först har väckts.

Vad som stadgas i första och andra styckena utgör inte hinder för interimistiska åtgärder.

Om talan väckts vid domstol som är behörig enligt första stycket eller vid domstol enligt andra stycket i en stat som är bunden av 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods eller saken har avgjorts av en sådan domstol, får ny talan mellan samma parter i samma sak inte väckas om domen kan verkställas här i landet. Som ny talan anses inte åtgärd som avser verkställighet av en utomlands given dom eller för att få talan flyttad enligt andra stycket.

[337b] §

Talan om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods får väckas endast vid domstol

1. för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse;
2. för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten;
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; eller
4. i den stat där befordringsavtalet träffades, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

Efter det att tvist har uppstått får parterna avtala att talan skall väckas vid annan domstol eller att tvisten skall hänskjutas till skiljemän.

Finns inte sjörättsdomstol i den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första stycket 1 eller 2 eller andra stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

[Sextonde] kapitlet

Särskilda bestämmelser

[368] §

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

-- -- --

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;	5. fordran på ersättning på grund av att gods skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran eller på grund av att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter, inom ett år från det godset utlämnats eller skulle ha utlämnats;	5. fordran på ersättning på grund av att gods skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran eller på grund av att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter, inom två år från det godset utlämnats eller skulle ha utlämnats;

-- -- --

2. Förslag till
Lag om ändring i lagen (1929:145) om skiljemän

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1929:145) om skiljemän att 4 §[1] skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
4 §	
Ej må gentemot part, som har hemvist utom riket och ej skulle, i tvist av den art varom fråga är, kunna sökas vid svensk domstol, skiljemannaförfarande enligt denna lag inledas, med mindre avtalet innebär, att förfarandet skall äga rum här i riket, eller skiljemännen eller skiljedomsinstitution i enlighet med avtalet bestämt att förfarandet skall äga rum här i riket, eller parten eljest därtill samtycker.	
	Om skiljemannaförfarande vid avtal om sjötransport finns särskilda bestämmelser.

[1] Senaste lydelse 1971:1255.

3. Förslag till

Lag om ändring i lagen (1929:147) om utländska skiljeavtal och skiljedomar

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1929:147) om utländska skiljeavtal och skiljedomar att 4 § [1] skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
4 §	
Ej må på grund av utländskt skiljeavtal skiljemannaförfarande äga rum här i riket, utan så är att, i fall som avses i 1 § andra stycket, skiljemännen eller skiljedomsinstitution i enlighet med avtalet bestämt att förfarandet skall äga rum här i riket eller den part, mot vilken avtalet göres gällande, efter dess tillkomst bosatt sig här. I sådant fall länder i avseende å förfarandet lagen (1929:145) om skiljemän till efterrättelse.	*Om skiljemannaförfarande vid avtal om sjötransport finns särskilda bestämmelser.*

[1] Senaste lydelse 1976:123.

Förteckning över remissinstanser som yttrat sig över sjölagsutredningens slutbetänkande (SOU 1990:13) Översyn av sjölagen 2. Godsbefordran till sjöss

Yttranden över slutbetänkandet har avgetts av Svea hovrätt, Hovrätten för Västra Sverige, Stockholms tingsrätt, Göteborgs tingsrätt, Kommerskollegium, Sjöfartsverket, Konsumentverket, Försäkringsjuridiska föreningen, Handelsprocedurrådet (Swepro), Institutet för sjörätt och annan transporträtt vid Stockholms universitet, Sjöassuradörernas förening, Svenska åkeriförbundet, Svenska sjörättsföreningen, Svenska bankföreningen, Sveriges advokatsamfund, Sveriges redareförening, Sveriges ångfartygs assurans förening (the Swedish Club) och Sveriges speditörförbund.

Sveriges stuvareförbund och Svenska hamnförbundet har avgett ett gemensamt yttrande.

1924 års internationella konossementskonvention i dess ändrade lydelse genom 1968 och 1979 års tilläggsprotokoll

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 expect live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried;

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 certeparti, 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;

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 har fransk och engelsk text lika vitsord. Texten enligt 1968 och 1979 års tilläggsprotokoll har i denna bilaga utmärkts med kursiv stil.

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.

d) "fartyg" betyder varje fartyg som används för befordran av gods till sjöss;

e) "godsbefordran" omfattar tiden från det godset lastats på tills det lossats från fartyget.

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 discharged of such goods shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

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.

Article 3

1. The carrier shall be bound 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

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

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 loading 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 pieces, or the quantity, or weight as 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

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 upp givit 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 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 ej annat 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

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 threee days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

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 § 6 bis, 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

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 bortraktaren 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 ej annat styrks, att godset avlämnats sådant det beskrivits i konossementet. Är förlusten eller skadan ej uppenbar, 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. 6 bis vara fria från allt slags ansvarighet med avseende på godset, om talan ej väcks inom ett år från utlämnandet eller den dag utlämnande skulle

have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

ha ägt rum. Denna frist kan dock förlängas genom överenskommelse mellan parterna, träffad efter den händelse som gav anledning till talan.

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.

I fall av verklig eller förmodad för lust eller skada skall bortfraktaren och mottagaren ömsesidigt ge var andra allt rimligt bistånd för besiktning och räkning av godset.

6 bis. 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.

6 bis. 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. 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 som 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 ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows

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 fö rutmottagit åtkomsthandling tillgodset, återställer den handlingen mot utlämnande av ombord konossementet. Emellertid skall det stå bortfraktaren, befälhavaren eller agenten fritt att i stället i lastningshamnen på den först utfärdade handlingen anteckna namnet eller namnen på det eller de fartyg på vilka godset lastats och datum eller data förlastningen; då handling en

the particulars mentioned in § 3 of Article 3, shall for the purpose of this Article be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.

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. 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.

8. Varje förbehåll, avtal eller överenskommelse 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 överlåts förmån av försäkring, skall liksom varje liknande klausul anses som förbehåll om frihet från ansvarighet.

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.

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 frys rum samt alla övriga delar av fartyget, där gods lastats, i gott och säkert skick så att de är lämpliga för godsets mottagande, befordran och bevarande, allt i

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 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

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 orsakats 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 handräckningsåtgärd;

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

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 exeption 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 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

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 företrädare 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 företrädare medverkat till förlusten eller skadan.

3. Avlastaren skall icke svara för förlust eller skada som uppstår för bortfraktaren eller fartyget, orsakad eller härrörande av 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) Om inte godset beskaffenhet och värde har 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

the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, wichever 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, 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 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) The unit of account mentioned in this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that

sammanhängande förlust eller skada till högre belopp än 666,67 beräkningsenheter för kolli eller enhet eller 2 beräkningsenheter för kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt, vilket dera som är högst.

b) Det sammanlagda ersättningsbeloppet skall be räknas på grundval av godsets värde 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 antalet kollin eller enheter som uppräknats (och angivits) i konossementet såsom omfattade av anordningen anses utgöra antalet kollin eller enheter i den mening som avses i detta moment. Eljest skall transportanordningen anses utgöra kolli eller enhet.

d) Den beräkningsenhet som anges i denna artikel är den särskilda dragningsrätten såsom denna definieras av Internationella valutafonden. De belopp som anges under (a) i detta moment skall omräknas till det inhemska myntslaget på grundval av detta myntslags

currency on a date to be determined by the law of the Court seized of the case.

The value of the national currency , in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency , in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of the preceding sentences may, at the time of ratification of the Protocol of 1979 or accession thereto or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows:

(i) in respect of the amount of 666.67 units of account mentioned in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article. 10.000 monetary units;

(ii) in respect of the amount of 2 units of account mentioned in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article, 30 monetary units.

The monetary unit referred to in the preceding sentence corresponds to 65.5 milligrammes of gold of millesimal

värde den dag som bestäms av den lag som tillämpas av domstolen där målet är anhängigt.

Värdet av en stats nationella myntslag uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för en stat som är medlem av Internationella valutafonden räknas ut enligt den beräkningsmetod som ifrågavarande dag tillämpas av Internationella valutafonden för dess verksamhet och transaktioner. Värdet av en stats nationella myntslag uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för en stat som inte är medlem av Internationella valutafonden beräknas på det sätt som denna stat bestämmer.

En fördragsslutande stat som inte är medlem av Internationella valutafonden och vars lag inte medger tillämpning av de bestämmelser som anges i det föregående får dock vid ratifikation av eller anslutningen till 1979 års protokoll eller när som helst därefter förklara att de ansvarsgränser som enligt denna konvention skall gälla inom dess område skall uppgå till följande:

(i) såvitt gäller det belopp 666,67 beräkningsenheter som anges i moment 5 (a) i denna artikel, 10 000 monetära enheter;

(ii) såvitt gäller det belopp om 2 beräkningsenheter som anges i moment 5 (a) i denna artikel, 30 monetära enheter.

Den monetära enhet som avses i föregående stycke motsvarar 65,5 milligram guld av niohundra tusendelars finhet.

fineness 900'. The conversion of the amounts specified in that sentence into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

Omräkningen av de belopp som anges i det stycke till nationellt myntslag skall ske enligt ifrågavarande stats lag.

The calculation and the conversion mentioned in the preceding sentences shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State as far as possible the same real value for the amounts in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article as is expressed there in units of account.

Den beräkning och den omräkning som nämns i föregående stycken skall göras så att de så långt möjligt i statens myntslag ger uttryck för samma realvärde som det som har uttryckts i beräkningsenheter i moment 5 (a) i denna artikel.

States shall communicate to the depositary the manner of calculation or the result of the conversion as the case may be, when depositing an instrument of ratification of the Protocol of 1979 or of accession thereto and whenever there is a change in either.

När en stat deponerar ett intrument rörande ratifikation av eller anslutning till 1979 års protokoll och varje gång en stat gör en ändring antingen i beräkningsmetoden eller i värdet av statens nationella valuta uttryckt i beräkningsenheter eller monetära enheter, skall staten underrätta depositarien om den metod för beräkning som staten tillämpar resp. resultat av omräkningen.

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.

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) The declaration *mentioned in subparagraph 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.

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

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 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.

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 veterligen oriktig uppgift om godsets beskaffenhet eller värde.

6. Gods av lättantändlig, explosiv eller farlig beskaffenhet, till vars inlastning bortfraktaren, befälhavaren eller bortraktarens 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 för hans del utom, i förekommande fall, vid gemensamt haveri.

Article 4 bis

1. The defences and limits of

Artikel 4 bis

1. Befrielse från eller be-

liablility 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 i 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.

gränsning 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 fraktavtal, 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.

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 Convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the

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

bill of lading issued to the shipper.

The provisions of this Convention skall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under charter party they shall comply with the terms of this Convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

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.

Article 6

Notwithstanding the provisions of the preceding Articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care of diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into

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 agenters vård och omsorg beträffande lastning, handhavande, stuving, 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

shall have full legal effect.

Provided that this Article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

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 be fordras samt de omständigheter, betingelser och villkor varunder be fordringen skall genomföras är ägnade att göra särskilt avtal berättigat.

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.

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.

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.

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.

Article 9

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

Artikel 9

Denna konvention skall ej inverka på bestämmelser i något internationellt fördrag eller nationell lag som reglerar ansvar för nukleär skada.

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 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.

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 fördragsslutande stat, eller

b) befordringen sker från hamn i fördragsslutande 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.

United Nations Convention on the carriage of Goods by Sea, 1978

1978 års FN-konvention om sjötransport av gods

Preamble

THE STATE PARTIES TO THIS CONVENTION,
HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of the goods by sea,
HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

Inledning

DE FÖRDRAGSSLUTANDE STATERNA,
SOM FUNNIT det önskvärt att genom avtal fastställa vissa regler om sjötransport av gods,

HAR BESLUTAT att ingå en konvention för detta ändamål och har därför överenskommit följande:

PART 1. GENERAL PROVISIONS

DEL 1. ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Article 1. Definitions

In this Convention:

1. "Carrier means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.

2. "Actual carrier" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.

3. "Shipper" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has

Artikel 1. Definitioner

I denna konvention:

1. förstås med "transportör" den som med en avsändare har träffat ett avtal om sjötransport av gods eller den i vars namn ett sådant avtal har träffats;

2. förstås med "undertransportör" den till vilken transportören har givit i uppdrag att utföra transporten av godset eller en del av den och omfattar varje annan person till vilken sådant utförande uppdragits;

3. förstås med "avsändare" och "avlastare" den som har träffat ett avtal om sjötransport av gods med en transportör eller den i

been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea.

vars namn eller på vars vägnar ett sådant avtal har träffats (avsändare) eller den som faktiskt avlämnar godset till transportören enligt avtalet eller den i vars namn eller på vars vägnar ett sådant avlämnande sker (avlastare);[1]

4. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.

4. förstås med "mottagare" den som har rätt att få godset utlämnat till sig;

5. "Goods" includes live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, "goods" includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper.

5. innefattar "gods" levande djur; om godset har sammanförts i en container eller på en lastpall eller liknande transportanordning eller om godset har förpackats, skall transportanordningen eller förpackningen innefattas i begreppet "gods" om den tillhandahålls av avsändaren eller avlastaren;

6. "Contract of carriage by sea" means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea.

6. förstås med "avtal om sjötransport" ett avtal varigenom transportören mot betalning av frakt åtar sig att transportera gods till sjöss från en hamn till en annan; ett avtal som innefattar såväl sjötransport som transport med annat transportmedel skall emellertid anses som ett avtal om sjötransport enligt denna konvention endast så vitt avser sjötransporten;

[1]Den i den engelska orginaltexten använda termen är "shipper" och definitionen av denna term täcker både "avsändare" och "avlastare".

7. "Bill of lading" means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a namned person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.

8. "Writing" includes, *inter alia*, telegram and telex.

7. förstås med "konossement" ett dokument som utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören mottagit eller inlastat godset och genom vilket transportören åtar sig att lämna ut godset mot att dokumentet återlämnas. Ett villkor i dokumentet att godset skall utlämnas till viss man, till order eller till innehavaren utgör ett sådant åtagande;

8. innefattar ordet "skriftligen" bl.a. telegram och telex.

Article 2. Scope application

1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if:

(a) the port of loading as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or

(b) the port of discharge as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or

(c) one of the optional port of discharge provided for in the contract of carriage by sea is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or

(d) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State, or

(e) the bill of lading or other document evidencing the contract

Artikel 2. Tillämpningsområde

1. Bestämmelserna i denna konvention är tillämpliga på alla avtal om sjötransport mellan två skilda stater, om:

(a) den i avtalet angivna lastningshamnen är belägen i en konventionsstat, eller

(b) den i avtalet angivna lossningshamnen är belägen i en konventionsstat, eller

(c) en av de alternativa lossningshamnarna som anges i avtalet är den faktiska lossningshamnen och denna är belägen i en konventionsstat, eller

(d) konossementet eller annat dokument som utgör bevis om avtalet har utfärdats i en konventionsstat, eller

(e) konossementet eller annat dokument som utgör bevis

of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

2. The provisions of this Convention are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the actual carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.

3. The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention apply to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer.

4. If a contract provides for future carriage of goods in a series of shipments during an agreed period, the provisions of this Convention apply to each shipment. However, where a shipment is made under a charter-party, the provisions of paragraph 3 of this article apply.

om avtalet föreskriver att bestämmelserna i konventionen eller på denna i någon stat grundad lag skall gälla.

2. Bestämmelserna i denna konvention är tillämpliga oberoende av fartygets, transportörens, undertransportörens, avsändarens, mottagarens eller annan berörd persons nationalitet.

3. Bestämmelserna i denna konvention är inte tillämpliga på certepartier. Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti skall emellertid konventionens bestämmelser tilllämpas på konossementet om detta bestämmer rättsförhållandet mellan transportören och annan innehavare av konossementet än avsändaren.

4. Om ett avtal gäller framtida transport av gods fördelad på flera resor under en bestämd tid skall bestämmelserna i konventionen tillämpas på varje resa. Utförs resan enligt ett certeparti gäller dock bestämmelserna i tredje punkten.

Article 3. Interpretation of the Convention

In the interpretation and application of the provisions of this Convention regard shall be had to its international character and to the need to promote uniformity.

Artikel 3. Konventionens tolkning

Vid tolkning och tillämpning av bestämmelserna i denna konvention skall dess internationella karaktär och nödvändigheten av att främja enhetlighet beaktas.

PART II. LIABILITY OF THE CARRIER

Article 4. Period of responsibility

1. The responsibility of the carrier for the goods under this Conventtion covers the period during which the carrier is in charge if the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.

2. For the purpose of paragraph 1 of this article, the carrier is deemed to be in charge of the goods

(a) from the time he has taken over the goods from:

(i) the shipper, or a person acting on his behalf; or

(ii) an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of loading, the goods must be handed over for shipment;

(b) until the time he has delivered the goods:

(i) by handing over the goods to the consignee; or

(ii) in cases where the consignee does not receive the goods from the carrier, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge; or

(iii) by handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods

DEL II. TRANSPORTÖRENS ANSVARIGHET

Artikle 4. Ansvarsperioden

1. Transportörens ansvar för godset enligt denna konvention omfattar den tid under vilken godset är i hans vård i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen.

2. Vid tillämpningen av första punkten skall transportören anses ha godset i sin vård

(a) från den tidpunkt då han har övertagit godset från:

(i) avlastaren eller någon som handlar på dennes vägnar; eller

(ii) myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller föreskrifter som gäller i lastningshamnen;

(b) till dess han har utlämnat godset;

(i) genom att överlämna godset till mottagaren; eller

(ii) i de fall då mottagaren inte tar emot godset från transportören, genom att lägga upp det för mottagarens räkning i enlighet med avtalet eller enligt lag eller vad som är brukligt i lossningshamnen; eller

(iii) genom att överlämna godset till myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller föreskrifter som gäller i

must be handed over.

3. In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the carrier or to the consignee means, in addition to the carrier or the consignee, the servants or agents, respectively of the carrier or the consignee.

lossningshamnen.

3. I första och andra punkten förstås med "transportören" och "mottagaren" även transportörens respektive mottagarens anställda eller medhjälpare.

Article 5. Basis of Liability

1. The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case.

3. The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost if they have not been delivered as

Artikel 5. Grunden för ansvarighet

1. Transportören är ansvarig för skada som har uppkommit till följd av förlust av eller skada på godset ävensom genom dröjsmål med dess utlämnande, om den händelse som orsakade förlusten, skadan eller dröjsmålet ägde rum medan godset var i hans vård på sätt som anges i artikel 4, såvida inte transportören visar att han själv, hans anställda eller medhjälpare vidtagit alla de åtgärder som rimligtvis kunde begäras för att händelsen och dess följder skulle undvikas.

2. Dröjsmål med godsets utlämnande föreligger när godset inte har utlämnats i den i avtalet om sjötransport angivna lossningshamnen inom den uttryckligen överenskomna tiden eller, om en sådan överenskommelse saknas, inom den tid som det kan krävas av en omsorgsfull transportör.

3. Den som har rätt att framställa krav med anledning av förlust av godset får anse godset som förlorat om det inte har

required by article 4 within 60 consecutive days following the expiry of the time for delivery according to paragraph 2 of this article.

4. (a) The carrier is liable

(i) for loss of or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents;

(ii) for such loss, damage or delay in delivery which is proved by the claimant to have resulted from the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, in taking all measures that could reasonably be required to put out the fire and avoid or mitigate its consequences.

(b) In case of fire on board the ship affecting the goods, if the claimant or the carrier so desires, a survey in accordance with shipping practices must be held into the cause and circumstances of the fire, and a copy of the surveyor's report shall be made available on demand to the carrier and the claimant.

5. With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves

utlämnats på sätt som anges i artikel 4 inom 60 på varandra följande dagar efter utgången av den i andra punkten angivna tiden för utlämnande.

4. (a) Transportören är ansvarig

(i) för förlust av eller skada på godset eller dröjsmål med dess utlämnande som har orsakats av brand, om käranden visar att branden uppstått genom fel eller försummelse av transportören, hans anställda eller medhjälpare;

(ii) för sådan förlust eller skada eller sådant dröjsmål med godsets utlämnande som käranden visar har uppkommit genom fel eller försummelse av transportören, hans anställda eller medhjälpare i samband med att dessa vidtagit alla de åtgärder som rimligtvis kunde begäras för att släcka branden och undvika eller mildra dess konsekvenser.

(b) Har brand ombord berört godset skall, om den skadelidande eller transportören begär det, en besiktningsförrättning hållas i enlighet med sjöfartspraxis beträffande orsaken till och omständigheterna kring branden; på begäran skall ett exemplar av besiktningsmannens rapport hållas tillgänglig för transportören och den skadelidande.

5. I fråga om levande djur är transportören inte ansvarig för förlust, skada eller dröjsmål med deras utlämnande som har uppkommit på grund av de särskilda risker som är förenade med så-

that he has complied with any special intructions given to him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it is presumed that the loss, damage or delay on delivery was so caused, unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents.

6. The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measures to save life or from reasonable measures to save property at sea.

7. Where fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery the carrier is liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the carrier proves the amount of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

dana transporter. Om transportören visar att han har följt de särskilda instruktioner som avsändaren har lämnat honom beträffande djuren och att förlusten, skadan eller dröjsmålet med deras utlämnande, med hänsyn till omständigheterna, kan vara att hänföra till sådana risker, skall det antas att förlusten, skadan eller dröjsmålet har orsakats på sådant sätt, såvida det inte visas att förlusten, skadan eller dröjsmålet, helt eller delvis, orsakats av transportörens, hans anställdas eller medhjälpares fel eller försummelse.

6. Transportören är inte ansvarig, utom vid gemensamt haveri, om förlust, skada eller dröjsmål med utlämnandet beror på åtgärder för att rädda liv eller på skäliga åtgärder för att rädda egendom till sjöss.

7. Om fel eller försummelse på transportörens, hans anställdas eller medhjälpares sida jämte annan orsak har föranlett förlust, skada eller dröjsmål med utlämnandet, är transportören endast ansvarig i den utsträckning som förlusten, skadan eller dröjsmålet kan hänföras till sådant fel eller försummelse, förutsatt att transportören visar till vilket belopp förlusten, skadan eller dröjsmålet inte är att hänföra därtill.

Article 6. Limits of liability

1. (a) The liability of the carrier

Artikel 6. Ansvarsgränser

1. (a) Transportörens ansvar för

for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit or 2.5 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 is limitied to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.

(c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1(a) of this article, the following rules apply:

(a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading, if issued, or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as

skada på grund av förlust av eller för skada på gods enligt bestämmelserna i artikel 5 är begränsade till ett belopp motsvarande 835 beräkningsenheter för varje kolli eller annan skeppningsenhet eller 2,5 beräkningsenheter för varje kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt, vilketdera som är högst.

(b) Transportörens ansvar för dröjsmål med utlämnande enligt bestämmelserna i artikel 5 är begränsat till ett belopp som motsvarar två och en halv gånger frakten för det fördröjda godset; beloppet får dock inte överstiga den totala frakten som skall betalas enligt avtalet om sjötransport.

(c) Transportörens sammanlagda ansvar enligt (a) och (b) i denna punkt får inte i något fall överstiga det begränsningsbelopp som skulle ha gällt enligt (a) vid förlust av allt det gods beträffande vilket sådant ansvar har uppkommit.

2. Vid beräkningen av vilket belopp som är det högsta enligt första punkten (a) skall följande regler tillämpas:

(a) Har en container, lastpall eller liknande transportanordning använts för att sammanföra gods, skall varje kolli eller annan skeppningsenhet som angetts i konossementet, om sådant har utfärdats, eller eljest i annat dokument, som utgör bevis

packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.

(b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit.

3. Unit of account means the unit of account mentioned in article 26.

4. By agreement between the carrier and the shipper, limits of liability exceeding those provided for in paragraph 1 may be fixed.

om avtalet om sjötransport anses utgöra ett kolli eller en skeppningsenhet. I övrigt skall godset i transportanordningen anses som en skeppningsenhet.

(b) I fall själva transportanordningen har gått förlorad eller skadats skall denna, om den inte ägs eller eljest tillhandahålls av transportören, anses som en särskild skeppningsenhet.

3. Med beräkningsenhet förstås den enhet som anges i artikel 26.

4. Genom överenskommelse mellan transportören och avsändaren kan bestämmas högre ansvarsgränser än som föreskrivs i första punkten.

Article 7. Application to non-contractual claims

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise.

2. If such action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to avail himself of the

Artikel 7. Tillämpning på icke-kontraktuella fordringar

1. Den befrielse från och begränsning av ansvarighet som gäller enligt denna konvention skall tillämpas vid varje talan mot transportören med anledning av förlust av eller skada på det gods som omfattas av avtalet om sjötransport liksom vid dröjsmål med utlämnandet, vare sig talan grundar sig på avtalet eller på utomkontraktuellt förhållande eller annan omständighet.

2. Om talan väcks mot någon av transportörens anställda eller medhjälpare har sådan anställd eller medhjälpare, om han visar att han har handlat i tjänsten eller för uppdragets full-

defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. Except as provided in article 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and from any persons referred to in paragraph 2 of this article shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

görande, rätt till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som transportören är berättigad att åberopa enligt denna konvention.

3. Med undantag för vad som gäller enligt artikel 8 skall det sammanlagda beloppet av de skadestånd som kan erhållas av transportören och av någon av de personer som avses i andra punkten av denna artikel inte överstiga de ansvargränser som föreskrivs i denna konvention.

Article 8. Loss of right to limit responsibility

1. The carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of article 7, a servant or agent of the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liablility provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant or agent, done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge

Artikel 8. Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

1. Transportören har inte rätt att åberopa den ansvarsbegränsning som föreskrivs i artikel 6 om det visas att han genom handling eller underlåtenhet har orsakat förlusten, skadan eller dröjsmålet med utlämnandet med uppsåt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan förlust eller skada eller sådant dröjsmål sannolikt skulle uppkomma.

2. Oavsett vad som föreskrivs i artikel 7 andra punkten har transportörens anställda eller medhjälpare inte rätt att åberopa ansvarsbegränsning enligt artikel 6 om det visas att sådan anställd eller medhjälpare genom handling eller underlåtenhet har orsakat förlusten, skadan eller dröjsmålet med utlämnandet med uppsåt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan förlust eller

that such loss, damage or delay would probably result.

skada eller sådant dröjsmål sannolikt skulle uppkomma.

Article 9. Deck cargo

1. The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an aggreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by statutory rules or regulations.

2. If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier must insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect. In the absence of such a statement the carrier has the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier is not entitled to invoke such an agreement against a third party, including a consignee, who has acquired the bill of alding in good faith.

3. Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1 of this article or where the carrier may not under paragraph 2 of this article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of his liablility is to be

Artikel 9. Däckslast

1. Transportören får transportera godset på däck endast om det sker enligt avtal med avsändaren eller följer av handelsbruk eller sedvänja i ifrågavarande fart eller krävs enligt föreskrift i lag eller annan författning.

2. Om transportören och avsändaren har avtalat att godset skall eller får transporteras på däck, skall transportören ta in uppgift om detta i konossementet eller i annat dokument som utgör bevis om avtalet om sjötransport. Saknas en sådan uppgit har transportören bevisbördan för att avtal om transport på däck har träffats; transportören får dock inte åberopa ett sådant avtal mot tredje man, mottagaren inbegripen, som har förvärvat konossementet i god tro.

3. Om godset har transporterats på däck i strid med bestämmelserna i första punkten eller om transportören enligt andra punkten inte får åberopa ett avtal om transport på däck, är transportören, oavsett bestämmelserna i artikel 5 första punkten, ansvarig för sådan förlust av eller skada på godset eller sådant dröjsmål med utlämnandet som uteslutande är en följd av transporten på däck; omfattningen av hans an-

determined in accordance with the provisions of article 6 or article 8 of this Convention, as the case may be.

4. Carriage of goods on deck contrary to express agreement for carriage under deck is deemed to be an act or omission of the carrier within the meaning of article 8.

svarighet skall, allt efter omständigheterna, bestämmas enligt bestämmelserna i artikel 6 eller artikel 8 i denna konvention.

4. Godstransport på däck i strid med uttrycklig överenskommelse om transport under däck skall anses som sådan handling eller underlåtenhet av transportören som avses i artikel 8.

Article 10. Liablility of the carrier and actual carrier

1. Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage by sea to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The carrier is responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

Artikel 10. Transportörens och undertransportörens ansvar

1. Om utförandet av transporten eller en del av denna har anförtrotts åt en undertransportör, vare sig detta har skett i enlighet med en i avtalet om sjötransport föreskriven rätt eller inte, förblir transportören ändå ansvarig för hela transporten enligt be stämmelserna i denna konvention. Såvitt gäller den transport som utförs av undertransportören svarar transportören för handlande eller underlåtenhet av undertransportören och hans anställda och medhjälpare när de handlar i tjänsten eller för uppdragets fullgörande.

2. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him. The provisions of paragraphs 2 and 3 of article 7 and of paragraph 2 of article 8 apply if an action is

2. Samtliga bestämmelser i denna konvention om transportörens ansvarighet är tillämpliga även på undertransportörens ansvarighet för den transport som han utför. Bestämmelserna i artikel 7 andra och tredje punkten och artikel 8 andra punkten är tillämpliga om

brought against a servant or agent of the actual carrier.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or waives rights conferred by this Convention affects the actual carrier only if agreed to by him expressly and in writing. Whether or not the actual carrier has so agreed, the carrier nevertheless remains bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

4. Where and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several.

5. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, the actual carrier and their servants and agents shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

6. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the actual carrier.

talan väcks mot någon av undertransportörens anställda eller medhjälpare.

3. Har transportören genom särskild överenskommelse åtagit sig förpliktelser, som inte föreskrivs i denna konvention, eller avstått från rättigheter, som följer av denna konvention, binder detta undertransportören endast om han uttryckligen och skriftligen har samtyckt till detta. Vare sig undertransportören har samtyckt eller inte, förblir transportören ändå bunden av de förpliktelser eller avståenden som följer av en sådan särskild överenskommelse.

4. Om och i den mån både transportören och undertransportören är ansvariga, skall deras ansvarighet vara solidarisk.

5. Summan av de skadeståndsbelopp som transportören, undertransportören och deras anställda och medhjälpare kan förpliktas utge får inte överstiga de ansvarsgränser som föreskrivs i denna konvention.

6. Bestämmelserna i denna artikel skall inte utgöra hinder för regress mellan transportören och undertransportören.

Article 11. Through carriage

1. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 10, where a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named person

Artikel 11. Genomgångstransport

1. Utan hinder av bestämmelserna i artikel 10 första punkten får ett avtal om sjötransport, vilket uttryckligen föreskriver att en bestämd del av den avtalade transporten skall utföras av annan namngiven

other than the carrier, the contract may also provide that the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in the charge of the actual carrier during such part of the carriage. Nevertheless, any stipulation limiting or excluding such liability is without effect if no judicial proceedings can be instituted against the actual carrier in a court competent under paragraph 1 or 2 of article 21. The burden of proving that any loss, damage or delay in delivery has been caused by such an occurrence rests upon the carrier.

person än transportören, även innehålla föreskrift om att transportören inte skall vara ansvarig för förlust, skada eller dröjsmål med utlämnandet som orsakats av en händelse vilken inträffar medan godset är i undertransportörens vård under sådan del av transporten. Det oaktat är varje bestämmelse som begränsar eller utesluter sådan ansvarighet utan verkan, om talan inte kan väckas mot undertransportören vid domstol som är behörig enligt artikel 21 första eller andra punkten. Transportören har bevisbördan för att förlust, skada eller dröjsmål med utlämnandet har orsakats av en sådan händelse.

2. The actual carrier is responsible in accordance with the provisions of paragraph 2 of article 10 for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in his charge.

2. Undertransportören är ansvarig enligt bestämmelserna i artikel 10 andra punkten för förlust, skada eller dröjsmål med utlämnandet som har orsakats av en händelse som inträffar medan godset är i hans vård.

PART III. LIABILITY OF THE SHIPPER

DEL III. AVSÄNDARENS ANSVAR

Article 12. General rule

Artikel 12. Allmän regel

The shipper is not liable for loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for damage sustained by the ship, unless such loss or damage was caused by the fault or neglect of the shipper, his servants or agents. Nor is any servant or agent of the shipper liable for such loss

Avsändaren är inte ansvarig för förlust som har uppstått för transportören eller undertransportören eller för skada på fartyget, såvida inte förlusten eller skadan har orsakats av fel eller försummelse av avsändaren, hans anställda eller medhjälpare. Inte heller är någon av

or damage unless the loss or damage was caused by fault or neglect on his part.

avsändarens anställda eller medhjälpare ansvarig för sådan förlust eller skada såvida han inte själv orsakat förlusten eller skadan genom fel eller försummelse.

Article 13. Special rules on dangerous goods

1. The shipper must mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.

2. Where the shipper hands over dangerous goods to the carrier or an actual carrier, as the case may be, the shipper must inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, of the precautions to be taken. If the shipper fails to do so and such carrier or actual carrier does not otherwise have knowledge of their dangerous character:

(a) the shipper is liable to the carrier and any actual carrier for the loss resulting from the shipment of such goods, and

(b) the goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation.

3. The provisions of paragraph 2 of this article may not be

Artikel 13. Särskilda regler för farligt gods

1. Avsändaren skall på lämpligt sätt märka farligt gods som farligt.

2. När avsändaren överlämnar farligt gods till transportören eller, allt efter omständigheterna, till en undertransportör, skall avsändaren underrätta honom om godsets farliga beskaffenhet och, om nödvändigt, de säkerhetsåtgärder som skall vidtas. Gör avsändaren inte detta och har den ifrågavarande transportören eller undertransportören inte heller på annat sätt kännedom om godsets farliga beskaffenhet:

(a) är avsändaren ansvarig gentemot transportören och varje undertransportör för den förlust som uppkommer med anledning av inlast- ningen av sådant gods, och

(b) får godset, allt efter vad omständigheterna kräver, när som helst lossas, förstöras eller oskadliggöras utan ersättningsskyldighet.

3. Bestämmelserna i andra punkten får inte åberopas av den

invoked by any person if during the carriage he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.

4. If, in cases where the provisions of paragraph 2, subparagraph (b), of this article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the carrier is liable in accordance with the provisions of article 5.

som under transporten har omhändertagit godset med vetskap om dess farliga beskaffenhet.

4. Om farligt gods, i fall då bestämmelserna i andra punkten (b) inte är tillämpliga eller inte får åberopas, blir en verklig fara för liv eller egendom, får det lossas, förstöras eller oskadliggöras, allt efter vad omständigheterna kräver, utan ersättningsskyldighet utom när skyldighet föreligger att utge bidrag till gemensamt haveri eller när transportören är ansvarig enligt bestämmelserna i artikel 5.

PART IV. TRANSPORT-DOCUMENTS

Article 14. Issue of bill of lading

1. When the carrier or the actual carrier takes the goods in his charge, the carrier must, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading.

2. The bill of lading may be signed by a person having authority from the carrier. A bill of lading signed by the master of the ship carrying the goods is deemed to have been signed on behalf of the carrier.

3. The signature on the bill of lading may be in handwriting, printed in facsimile, perforated,

DEL IV. TRANSPORTDOKUMENT

Artikel 14. Utfärdande av konossement

1. När transportören eller undertransportören mottar godset i sin vård skall transportören på avlastarens begäran utfärda ett konossement till denne.

2. Konossementet får undertecknas av den som bemyndigats därtill av transportören. Ett konossement som har undertecknats av befälhavaren på det fartyg som transporterar godset skall anses vara undertecknat på transportörens vägnar.

3. Underskriften på konossementet får vara handskriven, tryckt i faksimil, stansad,

stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if not inconsistent with the law of the country where the bill of lading is issued.

stämplad, i symboler eller framställd på annan mekanisk eller elektronisk väg, om detta inte strider mot lagen i det land där konossementet utfärdas.

Article 15. Contents of bill of lading

1. The bill of lading must include, *inter alia*, the following particulars:

(a) the general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper;

(b) the apparent condition of the goods;

(c) the name and principal place of business of the carrier;

(d) the name of the shipper;

(e) the consignee if named by the shipper;

(f) the port of loading under the contract of carriage by sea and the date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading;

(g) the port of discharge under the contract of carriage by sea;

(h) the number of originals of the bill of lading, if more than one;

(i) the place of issuance of the bill of lading;

Artikel 15. Konossementets innehåll

1. Konossementet skall innehålla bl.a. följande uppgifter:

(a) godsets allmänna natur, de väsentliga märken som fordras för identifiering av godset, i före kommande fall ett uttryckligt angivande av godsets farliga beskaffenhet, kolli- eller stycketal samt godsets vikt eller dess kvantitet uttryckt på annat sätt, alla uppgifter sådana avlastaren uppgivit dem;

(b) godsets synliga tillstånd;

(c) transportörens namn och orten där han har sitt huvudkontor;

(d) avlastarens namn;

(e) mottagaren, om sådan har angivits av avlastaren;

(f) den avtalade lastningshamnen och den dag då godset omhändertogs av transportören i lastnings- hamnen;

(g) den avtalade lossningshamnen;

(h) antalet original av konossementet om mer än ett konossement har utfärdats;

(i) orten där konossementet har utfärdats;

(j) the signature of the carrier or a person acting on his behalf;

(k) the freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;

(l) the statement referred to in paragraph 3 of article 23;

(m) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck;

(n) the date or the period of delivery of the goods at the port of discharge if expressly agreed upon between the parties; and

(o) any increased limit or limits of liability where agreed in accordance with paragraph 4 of article 6.

2. After the goods have been loaded on board, if the shipper so demands, the carrier must issue to the shipper a "shipped" bill of lading which, in addition to the particulars required under paragraph 1 of this article, must state that the goods are on board a named ship or ships, and the date or dates of loading. If the carrier has previously issued to the shipper a bill of lading or other document of title with respect to any of such goods, on request of the carrier, the shipper must surrender such document in exchange for a "shipped" bill of lading. The carrier may amend any previously issued document in order to meet the shipper's demand for a "shipped" bill of

(j) namnteckning av transportören eller person som handlar på hans vägnar;

(k) frakten i den utsträckning den skall betalas av mottagaren eller uppgift om att frakt skall betalas av honom;

(l) uppgift som avses i artikel 23 tredje punkten;

(m) i förekommande fall, uppgift om att godset skall eller får transporteras på däck;

(n) den dag då eller den tidsperiod inom vilken godset skall utlämnas i lossningshamnen, om uttrycklig överenskommelse härom föreligger mellan parterna; och

(o) den högre ansvarsgräns eller de högre ansvarsgränser som har avtalats enligt artikel 6 fjärde punkten.

2. Sedan godset har lastats ombord skall transportören, om avlastaren begär det, till avlastaren utfärda ett ombordkonossement vilket, utöver de uppgifter som krävs enligt första punkten, skall ange att godset finns ombord på ett eller flera namngivna fartyg samt dagen eller dagarna för lastningen. Om transportören tidigare till avlastaren för något sådant gods utfärdat ett konossement eller annnat dokument som representerar godset, skall avlastaren på transportörens begäran återställa dokumentet i utbyte mot ett ombord konossement. Transportören får ändra ett tidigare utfärdat dokument för att tillmötesgå avlastarens begäran om ett ombordkonossement, om

lading if, as amended, such document includes all the information required to be contained in a "shipped" bill of lading.

3. The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this article does not affect the legal character of the document as a bill of lading provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 7 of article 1.

detta dokument i den ändrade formen innefattar alla de upplysningar som skall finnas i ett ombordkonossement.

3. Avsaknaden i konossementet av en eller flera av de uppgifter som avses i denna artikel påverkar inte dokumentets rättsliga natur som konossement förutsatt att det uppfyller de krav som anges i artikel 1 sjunde punkten.

Article 16. Bills of lading: reservations and evidentiary effect

1. If the bill of lading contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf knows or has reasonable grounds to suspect do not accurately represent the goods actually taken over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loaded, or if he had no reasonable means of checking such particulars, the carrier or such other person must insert in the bill of lading a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. If the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf fails to note on the bill of lading the apparent condition of the goods, he is

Artikel 16. Konossement; reservationer och bevisverkan

1. Om konossementet innehåller uppgifter om godsets allmänna natur, väsentliga märken, kolli- eller stycketal, vikt eller kvantitet, vilka transportören eller annan som utfärdar konossement på hans vägnar vet eller har skälig anledning misstänka inte på ett riktigt sätt motsvarar det gods som faktiskt har mottagits eller, om ett ombordkonossement har utfärdats, lastats, eller har han inte haft rimliga möjligheter att kontrollera sådana uppgifter, skall transportören eller den som handlar på hans vägnar i konossementet ta in ett förbehåll som uttryckligen anger dessa felaktigheter eller anledningar till misstanke eller frånvaron av rimliga kontrollmöjligheter.

2. Om transportören eller annan som på hans vägnar utfärdar konossement underlåter att i konossementet anteckna godsets synliga tillstånd skall han

deemed to have noted on the bill of lading that the goods were in apparent good condition.

3. Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under paragraph 1 of this article has been entered:

(a) the bill of lading is *prima facie* evidence of the taking over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loading, by the carrier of the goods as described in the bill of lading; and

(b) proof to the contrary by the carrier is not admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the description of the goods therein.

4. A bill of lading which does not, as provided in paragraph 1, subparagraph (k) of article 15, set forth the freight or otherwise indicate that freight is payable by the consignee or does not set forth demurrage incurred at the port of loading payable by the consignee, is *prima facie* evidence that no freight or such demurrage is payable by him. However, proof to the contrary by the carrier is not admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the absence in the bill of lading of any such indication.

anses ha antecknat i konossementet att godset var i gott synligt tillstånd.

3. Med undantag för uppgifter, beträffande vilka ett enligt första punkten tillåtet förbehåll har gjorts och i den utsträckning detta har skett:

(a) skall konossementet, om annat ej styrks, utgöra bevis om att godset har mottagits eller, om ett ombordkonossement har utfärdats, lastats av transportören såsom det har beskrivits i konossementet; och

(b) är motbevisning inte tillåten om konossementet har överlåtits till tredje man, mottagaren inbegripen, som i god tro har handlat i förlitan på beskrivningen av godset i konossementet.

4. Ett konossement som inte, enligt vad som föreskrivs i artikel 15 första punkten (k), anger frakten eller på annat sätt utvisar att frakt skall betalas av mottagaren eller som inte anger ersättningen för överliggetid i lastningshamnen vilken skall betalas av mottagaren, utgör, om ej annat styrks, bevis för att ingen frakt eller sådan ersättning för överliggetid skall betalas av honom. Motbevisning från transportörens sida är dock inte tillåten när konossementet har överlåtits till tredje man, mottagaren inbegripen, som i god tro har handlat i förlitan på frånvaron av sådan uppgift i konossementet.

Article 17. Guarantees by the shipper

1. The shipper is deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper must indemnify the carrier against the loss resulting from inaccuracies in such particulars. The shipper remains liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity in no way limits his liability under the contract of carriage by sea to any person other than the shipper.

2. Any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or by person acting on his behalf, without entering a reservation relating to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods, is void and of no effect as against any third party, including a consignee, to whom the bill of lading has been transferred.

3. Such letter of guarantee or agreement is valid as against the shipper unless the carrier or the person acting on his behalf, by omitting the reservation referred to in paragraph 2 of this article,

Artikel 17. Avlastarens garantiansvar

1. Avlastaren skall anses ha tillförsäkrat transportören riktigheten av de uppgifter om godsets allmänna natur, dess märken, antal, vikt och kvantitet sådana de har uppgivits av honom för att föras in i konossementet. Avlastaren skall gottgöra transportören för förlust som uppkommer till följd av att sådana uppgifter är felaktiga. Avlastaren förblir ansvarig även om han har överlåtit konossementet. Transportörens rätt till sådan gottgörelse inskränker på intet sätt hans ansvarighet enligt avtalet om sjötransport i för hållande till annan person än avlastaren.

2. Varje garantiförbindelse eller överenskommelse, genom vilken avlastaren åtar sig att gottgöra transportören för förlust som uppkommer till följd av att transportören eller någon som handlar på hans vägnar utfärdar konossement utan att förbehåll görs för de uppgifter som avlastaren lämnar för införande i konossementet eller för godsets synliga tillstånd, är ogiltig och utan verkan mot varje tredje man, mottagaren inbegripen, till vilken konossementet har överlåtits.

3. En sådan garantiförbindelse eller överenskommelse, är bindande för avlastaren, såvida inte transportören eller den som handlar på hans vägnar genom

intends to defraud a third party, including a consignee, who acts in reliance on the description of the goods in the bill of lading. In the latter case, if the reservation omitted relates to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, the carrier has no right of indemnity from the shipper pursuant to paragraph 1 of this article.

att utelämna sådant förbehåll som avses i andra punkten har för avsikt att vilseleda tredje man, mottagaren inbegripen, som handlar i förlitan på beskrivningen av godset i konossementet. I sistnämnda fall har transportören, om det utelämnade förbehållet avser uppgifter som avlastaren har lämnat för införande i konossementet, inte rätt till gottgörelse från avlastaren enligt första punkten.

4. In the case of intended fraud referred to in paragraph 3 of this article the carrier is liable, without the benefit of the limitation of liablility provided for in this Convention, for the loss incurred by a third party, including a consignee, because he has acted in reliance on the description of the goods in the bill of lading.

4. Föreligger sådan bedrägeriavsikt som avses i tredje punkten är transportören, utan rätt till ansvarsbegränsning enligt denna konvention, ansvarig för den förlust som tredje man, mottagaren inbegripen, har åsamkats därför att han handlat i förlitan på beskrivningen av godset i konossementet.

Article 18. Documents other than bills of lading

Where a carrier issues a document other than a bill of lading to evidence the receipt of the goods to be carried, such a document is *prima facie* evidence of the conclusion of the contract of carriage by sea and the taking over by the carrier of the goods as therein described.

Artikel 18. Andra dokument än konossement

Om transportören utfärdar ett annat dokument än konossement, vilket skall tjäna som bevis för mottagandet av det gods som skall transporteras, utgör detta dokument, om annat ej styrks, bevis om att ett avtal om sjötransport har träffats och om att godset har mottagits av transportören sådant det har beskrivits i dokumentet.

PART V. CLAIMS AND ACTIONS

Article 19. Notice of loss, damage or delay

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the carrier not later than the working day after the day when the goods where handed over to the consignee, such handing over is *prima facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the document of transport or, if no such document has been issued, in good condition.

2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1 of this article apply correspondingly if notice in writing is not given within 15 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

3. If the state of the goods at the time they were handed over to the consignee has been the subject of a joint survey or inspection by the parties, notice in writing need not be given of loss or damage ascertained during such survey or inspection.

4. In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the consignee must give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

5. No compensation shall be

DEL V. REKLAMATION OCH RÄTTEGÅNG

Artikel 19. Underrättelse om förlust, skada eller dröjsmål

1. Om mottagaren inte senast första vardagen efter den dag då godset överlämnades till honom skriftligen underrättar transportören om förlust eller skada, med angivande av förlustens eller skadans allmänna beskaffenhet, utgör överlämnandet, om annat ej styrks, bevis för att transportören lämnat ut godset sådant detta har beskrivits i transportdokumentet eller, om sådant dokument inte har utfärdats, i gott tillstånd.

2. Om förlusten eller skadan inte är uppenbar, tillämpas bestämmelserna i första punkten om skriftlig underrättelse inte lämnas inom 15 på varandra följande dagar efter den dag då godset överlämnades till mottagaren.

3. Om godset tillstånd vid tidpunkten för överlämnadet till mottagaren varit föremål för en gemensam granskning eller besiktning av parterna, behöver skriftlig underrättelse om förlust eller skada som har konstaterats vid granskningen eller besiktningen inte lämnas.

4. När faktisk eller befarad förlust eller skada föreligger skall transportören och mottagaren ge varandra allt rimligt bistånd för besiktning och kontrollräkning av godset.

5. Om skriftlig under-

payable for loss resulting from delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

6. If the goods have been delivered by an actual carrier, any notice given under this article to him shall have the same effect as if it had been given to the carrier, and any notice given to the carrier, and any notice given to the carrier shall have effect as if given to such actual carrier.

7. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the carrier or actual carrier to the shipper not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with paragraph 2 of article 4, whichever is later, the failure to give such notice is *prima facie* evidence that the carrier or the actual carrier has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the shipper, his servants or agents.

8. For the purpose of this article, notice given to a a person acting on the carrier's or the actual carrier's behalf, including the master or the officer in charge of the ship, or

rättelse inte har lämnats till transportören inom 60 på varandra följande dagar efter den dag då godset överlämnades till mottagaren behöver ersättning för förlust till följd av dröjsmål med godsets utlämnande inte betalas.

6. Om godset har lämnats ut av en undertransportör skall en till honom lämnad underrättelse enligt denna artikel ha samma verkan som om den hade lämnats till transportören och en underrättelse som har lämnats till transportören skall ha samma verkan som om den hade lämnats till undertransportören.

7. Om transportören eller undertransportören inte lämnar avsändaren skriftlig underrättelse om förlust eller skada, med angivande av förlustens eller skadans allmänna beskaffenhet inom 90 på varandra följande dagar efter det att förlusten eller skadan uppkom eller, om det är senare, efter utlämnandet av godset i enlighet med artikel 4 andra punkten, skall, om annat ej styrks, avsaknanden av en sådan underrättelse utgöra bevis om att transportören eller undertransportören inte har lidit någon förlust eller skada som beror på fel och försummelse av avsändaren, hans anställda eller medhjälpare.

8. Vid tillämpningen av denna artikel skall underrättelse som har lämnats till någon som handlar på transportörens eller undertransportörens vägnar, befälhavaren eller annat på fartyget

to a person acting on the shipper's behalf is deemed to have been given to the carrier, to the actual carrier or to the shipper, respectively.

ansvarigt befäl inbegripna, eller till någon som handlar på avsändarens vägnar anses ha lämnats till transportören respektive till undertransportören eller till avsändaren.

Article 20. Limitation of actions

1. Any action relating to carriage of goods under this Convention is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.

2. The limitation period commences on the day on which the carrier has delivered the goods or part thereof or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered.

3. The day on which the limitation period commences is not included in the period.

4. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or deklarations.

5. An action for indemnity by a person held liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted.

Artikel 20. Preskription

1. Talan som hänför sig till godstransport enligt denna konvention preskriberas om domstols- eller skiljedomsförfarande inte har inletts inom en tid av två år.

2. Preskriptionstiden börjar den dag då transportören har lämnat ut godset eller en del av detta eller, i fall då godset inte har lämnats ut, den sista dag då detta borde ha skett.

3. Den dag då preskriptionstiden börjar innefattas inte i preskriptionstiden.

4. Den mot vilken krav har framställts kan när som helst under preskriptionstiden förlänga denna genom en skriftlig förklaring till den skadelidande. Denna tid kan förlängas ytterligare en eller flera gånger genom ytterligare förklaring eller förklaringar.

5. Regresstalan av någon som gjorts skadeståndsansvarig får väckas även efter utgången av den preskriptionstid som föreskrivs i föregående punkter om den väcks inom den tid som är tillåten enligt lagen i den stat där rättsliga åtgärder har vidtagits. Den tillåtna tiden får dock inte

However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

Article 21. Jurisdiction

1. In judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which, according to the law of the State where the court is situated, is competent and within jurisdiction of which is situated one of the following places:

(a) the principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(b) the place where the contract was made provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(c) the port of loading or the port of discharge; or

(d) any additional place designated for that purpose in the contract of carriage by sea.

2.(a) Notwithstanding the preceding provisions of this article, an action may be instituted in the courts of any port or place in a Contracting State at which the carrying vessel or any other vessel of the

understiga 90 dagar räknat från den dag då den som väckt regresstalan har infriat anspråket eller har mottagit stämning avseende detta.

Artikel 21. Jurisdiktion

1. I fråga om rättsliga åtgärder som hänför sig till godstransport enligt denna konvention får talan, efter kärandens val, väckas vid en domstol som, enligt lagen i den stat där domstolen är belägen, är behörig och inom vars jurisdiktionsområde en av följande orter är belägen;

(a) den ort där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, den ort där svaranden är varaktigt bosatt; eller

(b) den ort där avtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftställe för sin rörelse, filial eller företrädare genom vars förmedling avtalet ingåtts; eller

(c) den ort där lastnings- eller lossningshamnen är belägen; eller

(d) annan ort som för detta ändamål har angetts i avtalet om sjötransport.

2.(a) Oavsett vad som föreskrivs i de föregående bestämmelserna i denna artikel får talan väckas vid domstol för den hamn eller den ort i en fördragsslutande stat där det fartyg med vilket godset har

same ownership may have been arrested in accordance with applicable rules of the law of that State and of international law. However, in such a case, at the petition of the defendant, the claimant must remove the action, at his choice, to one of the jurisdictions referred to in paragraph 1 of this article for the determination of the claim, but before such removal the defendant must furnish security sufficient to ensure payment of any judgement that may subsequently be awared to the claimant in the action.

(b) All questions relating to the sufficiency or otherwise of the security shall be determined by the court of the port or place of arrest.

3. No judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 or 2 of this article. The provisions of this paragraph do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting State for provisional or protective measures.

4.(a) Where an action has been instituted in a court competent under paragraph 1 or 2 of this article or where judgement has been delivered by such a court, no new action may be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court before

transporterats eller annat fartyg som tillhör samma ägare har blivit föremål för kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd i enlighet med i den staten tillämplig lag och i enlighet med internationell rätt. I ett sådant fall måste dock talan på svarandens begäran flyttas över, efter kärandens val, till en av de domstolar som anges i första punkten för att denna skall avgöra tvisten, men innan en sådan överflyttning måste svaranden ställa tillräcklig säkerhet för ersättning som senare genom dom kan komma att tillerkännas käranden i målet.

(b) Alla frågor om säkerhetens tillräcklighet eller som eljest rör säkerheten skall avgöras av domstolen för den hamn eller den ort där beslutet om kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd har fattats.

3. Rättsliga åtgärder som hänför sig till godstransport enligt denna konvention får inte inledas på en ort som inte anges i första och andra punkten i denna artikel. Bestämmelserna i denna punkt utgör inte hinder för en domstol i en fördragsslutande stat att fatta provisoriska beslut eller vidta säkerhetsåtgärder.

4.(a) Om talan har väckts vid en domstol som är behörig enligt första eller andra punkten i denna artikel eller om dom har avkunnats av en sådan domstol, får ny talan på samma grunder inte väckas mellan samma parter, såvida inte domen som avkunnats av den domstol vid vilken den

which the first action was instituted is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted;

(b) for the purpose of this article the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgement is not considered as the starting of a new action;

(c) for the purpose of this article, the removal of an action to a different court within the same country, or to a court in another country, in accordance with paragraph 2 (a) of this article, is not be considered as the starting of a new action.

5. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraphs, an agreement made by the parties, after a claim under the contract of carriage by sea has arisen, which designates the place where the claimant may institute an action, is effective.

första talan väcktes, inte är verkställbar i den stat där den nya rättegången har inletts;

(b) vid tillämpningen av denna artikel skall vidtagna åtgärder för verkställighet av en dom inte anses som väckande av ny talan;

(c) vid tillämpningen av denna artikel skall överflyttning av talan enligt andra punkten (a) till en särskild domstol i samma stat eller till en domstol i en annan stat inte anses som väckande av ny talan.

5. Oavsett vad som föreskrivs i de föregående punkterna skall ett avtal mellan parterna efter det att tvist uppkommit i anledning av avtalet om sjötransport, vilket avtal anger den ort där käranden får väcka talan, vara giltigt.

Article 22. Arbitration

1. Subject to the provisions of this article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.

2. Where a charter-party contains a provision that disputes arising thereunder shall be referred to arbitration and a bill of lading issued pursuant to the charter-party does not contain a special annotation providing that

Artikel 22. Skiljedom

1. I enlighet med bestämmelserna i denna artikel får parterna skriftligen avtala att uppkommen tvist som hänför sig till godstransport enligt denna konvention skall hänskjutas till avgörande genom skiljedom.

2. Om ett certeparti innehåller en bestämmelse om att tvister som hänför sig till detta skall hänskjutas till avgörande genom skiljedom och ett konossement som har utfärdats enligt certepartiet inte innehåller

such provision shall be binding upon the holder of the bill of lading, the carrier may not invoke such provision as against a holder having acquired the bill of lading in good faith.

3. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:

(a) a place in a State within whose territory is situated:

(i) the principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(ii) the place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(iii) the port of loading or the port of discharge; or

(b) any place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

4. The arbitrator or abritration tribunal shall apply the rules of this Convention.

5. The provisions of paragraphs 3 and 4 of this article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith is null and void.

6. Nothing in this article affects the validity of an

en särskild anteckning om att en sådan bestämmelse skall vara bindande för innehavaren av konossementet, får transportören inte åberopa bestämmelsen mot en innehavare som har förvärvat konossementet i god tro.

3. Skiljedomsförfarandet skall, efter kärandens val, inledas på en av följande orter:

(a) en ort i en stat inom vars territorium är belägen;

(i) den ort där svaranden har sitt huvudkontor eller, om sådan ort saknas, den ort där svaranden är varaktigt bosatt; eller

(ii) den ort där avtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftställe för sin rörelse, filial eller företrädare genom vars förmedling avtalet har ingåtts; eller

(iii) den ort där lastningshamnen eller lossningshamnen är belägen; eller

(b) annan ort som för detta ändamål angetts i skiljdomsklausulen eller i skiljeavtalet.

4. Skiljemannen eller skiljedomstolen skall tillämpa bestämmelserna i denna konvention.

5. Bestämmelserna i tredje och fjärde punkten i denna artikel skall anses utgöra del av varje skiljedomsklausul eller skiljeavtal och ett villkor i en sådan klausul eller i ett sådant avtal som strider mot dessa bestämmelserna är ogiltigt.

6. Inget i denna artikel påverkar giltigheten av ett

agreement relating to arbitration made by the parties after the claim under the contract of carriage by sea has arisen.

skiljeavtal som parterna ingått efter att tvist uppkommit i anledning av avtalet om sjötransport.

PART VI. SUPPLEMENTARY PROVISIONS

DEL VI. KOMPLETTERANDE BESTÄMMELSER

Article 23. Contractual stipulations

Artikel 23. Avtalsvillkor

1. Any stipulation in a contract of carriage by sea, in a bill of lading, or in any other document evidencing the contract of carriage by sea is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the carrier, or any similar clause, is null and void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, a carrier may increase his responsibilities and obligations under this Convention.

3. Where a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage by sea is issued, it must contain a statement that the carriage is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or the consignee.

4. Where the claimant in

1. Ett villkor i ett avtal om sjötransport, konossement eller annat dokument som utgör bevis om avtalet om sjötransport är ogiltigt i den mån det, direkt eller indirekt, avviker från bestämmelserna i denna konvention. Ogiltigheten av sådant villkor påverkar inte giltigheten av andra villkor i det avtal eller det dokument i vilket villkoret utgör del. En bestämmelse som ger transportören rätt till försäkringsersättning för godset eller annan liknande bestämmelse är ogiltig.

2. Oavsett vad som föreskrivs i första punkten i denna artikel kan en transportör utöka sitt ansvar och sina förpliktelser enligt denna konvention.

3. Utfärdas ett konossement eller ett annat dokument som utgör bevis om avtalet om sjötransport skall det innehålla en uppgift om att transporten är underkastad bestämmelserna i denna konvention och att villkor som avviker därifrån till avsändarens, avlastarens eller mottagarens nackdel är ogiltiga.

4. Om den skadelidande,

respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the omission of the statement referred to in paragraph 3 of this article, the carrier must pay compensation to the extent required in order to give the claimant compensation in accordance with the provisions of this Convention for any loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery. The carrier must, in addition, pay compensation for costs incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked are to be determined in accordance with the law of the State where proceedings are instituted.

såvitt avser godset, har åsamkats förlust till följd av ett villkor som är ogiltigt enligt denna artikel eller till följd av att en uppgift som avses i tredje punkten i denna artikel har utelämnats, skall transportören utge ersättning till den skadelidande i den utsträckning som erfordras för att ge honom ersättning enligt bestämmelserna i denna konvention för såväl förlust av eller skada på godset som för dröjsmål med utlämnandet. Transportören skall härutöver utge ersättning för kostnader som dem skadelidande har ådragit sig för att utöva sin rätt, dock under förutsättning att kostnaderna i det mål i vilket ovannämnda villkor åberopats skall fastställas enligt lagen i den stat där rättsliga åtgärder har vidtagits.

Article 24. General average

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage by sea or national law regarding the adjustment of general average.

2. With the exception of article 20, the provisions of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the goods also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the carrier to indemnify the consignee in respect of any such

Artikel 24. Gemensamt haveri

1. Ingenting i denna konvention skall hindra tillämpningen av bestämmelser i avtalet om sjötransport eller i nationell lag vilka rör uppgörandet av gemensamt haveri.

2. Med undantag för artikel 20 skall bestämmelerna i denna konvention om transportörens ansvar för förlust av eller skada på godset även avgöra om mottagaren får vägra att utge bidrag vid gemensamt haveri ävensom reglera transportörens skyldighet att ersätta mottagaren för vad denne har utgett i sådant

contribution made or any salvage paid.

Article 25. Other conventions

1. This Convention does not modify the rights or duties of the carrier, the actual carrier and their servants and agents, provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

2. The provisions of article 21 and 22 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other multilateral convention already in force at the date of this Convention relating to matters dealt with in the said articles, provided that the dispute arises exclusively between parties having their principal place of business in State members of such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 4 of article 22 of this convention.

3. No liability shall arise under the provisions of this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

(a) under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 or the Vienna

bidrag eller i bärgarlön.

Artikel 25. Andra konventioner

1. Denna konvention inskränker inte transportörens, undertransportörens och deras anställdas och medhjälpares rättigheter och skyldigheter enligt internationella konventioner eller nationell lag om ansvarsbegränsning för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö.

2. Bestämmelserna i artiklarna 21 och 22 i denna konvention hindrar inte tillämpningen av tvingande bestämmelser i någon annan multilateral konvention som redan trätt i kraft när denna konvention avslutas och som avser frågor som behandlas i nämnda artiklar, förutsatt att tvisten uteslutande uppkommer mellan parter som har sitt huvudkontor i stater anslutna till en sådan konvention. Denna punkt påverkar dock inte tillämpningen av artikel 22 fjärde punkten i denna konvention.

3. Ansvar skall inte uppkomma enligt bestämmelserna i denna konvention för skada som har orsakats av en atomolycka om atomanläggningsinnehavaren är ansvarig för skadan:

(a) enligt antingen Pariskonventionen av den 29 juli 1960 om tredje mans ansvar på atomenergiens område i dess lydelse enligt det den 28 januari 1964 avslutade tilläggsprotokollet

Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage; or

(b) by virtue of national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions.

4. No liability shall arise under the provisions of this Convention for any loss of or damage to or delay in delivery of luggage for which the carrier is responsible under any international convention or national law relating to the carriage of passengers and their luggage by sea.

5. Nothing contained in this Convention prevents a Contracting State from applying any other international convention which is already in force at the date of this Convention and which applies mandatorily to contracts of carriage of goods primarily by a mode of transport other than transport by sea. This provision also applies to any subsequent revision or amendent of such international convention.

Article 26. Unit of account

1. The unit of account referred to in article 6 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 6 are to be

eller Wienkonventionen av den 21 maj 1963 om ansvarighet för atomskada, eller

(b) på grund av nationell lag som reglerar ansvaret för sådan skada, förutsatt att sådan lag i alla hänseenden är lika gynnsam för personer som lider skada som antingen Paris- eller Wienkonventionen.

4. Ansvar skall inte uppkomma enligt bestämmelserna i denna konvention för förlust av eller skada på eller dröjsmål med utlämnandet av resgods som transportören är ansvarig för enligt någon internationell konvention eller nationell lag rörande befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

5. Inget i denna konvention hindrar en fördragsslutande stat från att tillämpa någon internationell konvention som redan trätt i kraft när denna konvention avslutas och som är tvingande i fråga om avtal om godstransport med huvudsakligen annat transportsätt än sjötransport. Denna bestämmelse är även tilllämplig på senare ändring av eller tillägg till en sådan internationell konvention.

Artikel 26. Beräkningsenhet

1. Med beräkningsenhet avses i artikel 6 i denna konvention särskilda dragningsrätter såsom de definieras av Internationella valutafonden. De i artikel 6 angivna beloppen skall omräknas

converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The values of a national currency, in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner determined by that State.

till en stats nationella mynt efter kursen på dagen för dom eller den dag som parterna kommit överens om. Värdet av en fördragsslutande stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för stat, som är medlem av Internationella valutafonden, bestämmas enligt den beräkningsmetod, som valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner. Värdet av fördragsslutande stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för stat, som inte är medlem av Internationella valutafonden, beräknas på sätt som bestäms av den staten.

2. Nevertheless, those States which are not menbers of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of signature, or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as: 12,500 monetary units per package or other shipping unit or 37.5 monetary units per kilogramme of gross weight of the goods.

2. Stater som inte är medlemmar av Internationella valutafonden och vilkas lagar inte medger tillämpning av bestämmelserna i första punkten må dock, vid undertecknande eller vid ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning, eller närhelst därefter, förklara att de ansvarsgränser som avses i denna konvention skall vid tillämpning inom deras territorier bestämmas enligt följande: 12 500 monetära enheter för varje kolli eller annan skeppningsenhet eller 37,5 monetära enheter för varje kilo av godsets bruttovikt.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 of this article corresponds to sixty-five and a

3. Den monetära enhet som avses i andra punkten motsvarar sextiofem och ett halvt milligram

half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency is to be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragaph 1 and the conversion mentioned in paragaph 3 of this article is to be made in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in article 6 as is expressed there in units of account. Contracting States must communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this article, or the result of the conversion mentioned in paragraph 3 of this article, as the case may be, at the time of signature or when depositing their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or when availing themselves of the option provided for in paragraph 2 of this article and whenever there is a change in the manner of such calculation or in the result of such conversion.

guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkningen av detta belopp till nationellt mynt skall ske enligt lagen i staten i fråga.

4. Den i första punkten sista meningen nämnda beräkningen och den i tredje punkten nämnda omräkningen skall göras så att de så långt möjligt i den fördragsslutande statens myntslag ger uttryck för samma realvärde som det som uttrycks i beräkningsenheter i artikel 6. Fördragsslutande stater skall underrätta depositarien om den beräkningsmetod som staten tillämpar enligt första punkten i denna artikel eller resultatet av omräkningen enligt tredje punkten i denna artikel, antingen vid undertecknandet eller när instrumenten om ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning deponeras, eller när de använder sig av den valrätt som anges i andra punkten i denna artikel samt varje gång ändring görs i nämnda beräkningsmetod eller med avseende på resultatet av nämnda omräkning.

PART VII. FINAL CLAUSES

Article 27. Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of

DEL VII. SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 27. Depositarie

Förenta Nationernas generalsekreterare utses härmed till konventionens depositarie.

this Convention.

Article 28. Signature, ratification, acceptance, approval, accession

1. This Convention is open for signature by all States until 30 April 1979 at the Headquarters of the United Nations, New York.

2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.

3. After 30 April 1979, this Convention will be open for accession by all States which are not signatory States.

4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Artikel 28. Undertecknande, ratifikation, antagande, godkännande och anslutning

1. Denna konvention är öppen för undertecknande av alla stater vid Förenta Nationernas högkvarter i New York till och med den 30 april 1979.

2. Denna konvention kan ratificeras, antagas eller godkännas av signatärstaterna.

3. Efter den 30 april 1979 är denna konvention öppen för anslutning av alla stater som inte är signatärstater.

4. Instrument om ratifikation, antagande, god kännande och anslutning skall deponeras hos Förenta Nationernas generalsekreterare.

Article 29. Reservations

No reservations may be made to this Convention.

Artikel 29. Reservationer

Inga reservationer får göras beträffande denna konvention.

Article 30. Entry into force

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year from the date of deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State which becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or

Artikel 30. Ikraftträdande

1. Denna konvention träder i kraft första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter den dag då det tjugonde instrumentet om ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning har deponerats.

2. För stat som tillträder denna konvention efter den dag då det tjugonde instrumentet om ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning har deponerats, träder denna

accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.

3. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to contracts of carriage by sea concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect to that State.

konvention i kraft första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter den dag då denna stat deponerade ett vederbörligt instrument.

3. Varje fördragsslutande stat skall tillämpa bestämmelserna i denna konvention på avtal om sjötransport som träffats på eller efter den dag som denna konvention trätt i kraft beträffande den staten.

Article 31. Denunciation of other conventions

1. Upon becoming a Contracting State to this Convention, any State party to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (1924 Convention) must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of its denunciation of the said Convention with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters inot force in respect of that State.

2. Upon the entry into force of this Convention under paragraph 1 of article 30, the depositary of this Convention must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of the date of such entry into force, and of the names of the Contracting States in respect of which the

Artikel 31. Uppsägning av andra konventioner

1. Vid tillträdandet av denna konvention skall stat som har tillträtt den i Bryssel den 25 augusti 1924 undertecknade internationella konventionen om fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement (1924 års konvention) underrätta den belgiska regeringen, i dess egenskap av depositarie för 1924 års konvention, om uppsägningen av konventionen med en förklaring om att uppsägningen skall gälla från den dag då denna konvention träder i kraft beträffande den staten.

2. Vid ikraftträdandet av denna konvention enligt artikel 30 första punkten skall konventionens depositarie underrätta den belgiska regeringen, i dess egenskap av depositarie för 1924 års konvention, om dagen för ikraftträdandet och om namnen på de fördragsslutande stater beträffande vilka konventionen

Convention has entered into force.

3. The provisions of paragraph 1 and 2 of this article apply correspondingly in respect of States parties to the Protocol signed on 23 February 1968 to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924.

4. Notwithstanding article 2 of this Convention, for the purposes of paragraph 1 of this article, a Contracting State may, if it deems it desirable, defer the denunciation of the 1924 Convention and of the 1924 Convention as modified by the 1968 Protocol for a maximum period of five years from the entry into force of this Convention. It will then notify the Government of Belgium of its intention. During this transitory period, it must apply to the Contracting States this Convention to the exclusion of any other one.

har trätt i kraft.

3. Bestämmelserna i första och andra punkterna i denna artikel gäller även beträffande stater som har tillträtt det den 23 februari 1968 undertecknade tilläggsprotokollet till den i Bryssel den 25 augusti 1924 undertecknade internationella konventionen om fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement.

4. Oavsett vad som föreskrivs i artikel 2 i denna konvention kan, för de ändamål som avses i första punkten i denna artikel, en fördragsslutande stat, om den så önskar, uppskjuta uppsägningen av 1924 års konvention i dess ursprungliga eller i dess genom 1968 års tilläggsprotokoll ändrade lydelse i högst fem år från denna konventions ikraftträdande. Staten i fråga skall då underrätta den belgiska regeringen om dess avsikt. Under övergångsperioden skall staten, med uteslutande av varje annan konvention, tillämpa denna konvention gentemot övriga fördragsslutande stater.

Article 32. Revision and amendment

1. At the request of not less than one-third of the Contracting States to this Convention, the depositary shall convence a conference of the Contracting States for revising or amending it.

Artikel 32. Revidering och ändring

1. På begäran av minst en tredjedel av de fördragsslutande staterna skall depositarien sammankalla en konferens bestående av de fördragsslutande staterna för att revidera eller ändra denna konvention.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

2. Instrument om ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning som har deponerats efter det att en ändring av denna konvention har trätt i kraft skall anses gälla konventionen i dess ändrade skick.

Article 33. Revision of the limitation amounts and unit of account or monetary unit

Artikel 33. Revidering av begränsningsbelopp och beräkningsenhet eller monetär enhet

1. Notwithstanding the provisions of article 32, a conference only for the purpose of altering the amount specified in article 6 and paragraph 2 of article 26, or of substistuting either or both of the units defined in paragraphs 1 and 3 of article 26 by other units is be to covened by the depositary in accordance with paragaph 2 of this article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.

2. A revision conference is to be convened by the depositary when not less than one-fourth of the Contracting States so request.

3. Any decision by the conference must be taken by a two-thirds majority of the participating States. The amendment is communicated by the depositary to all the Contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.

1. Utan hinder av bestämmelser i artikel 32 skall en konferens med enda syfte att ändra de belopp som anges i artikel 6 och i artikel 26 andra punkten eller att ersätta endera eller båda av de enheter som anges i artikel 26 första och tredje punkterna med andra enheter, sammakallas av depositarien i enlighet med andra punkten i denna artikel. Ändring av beloppen skall göras endast om det har skett en väsentlig förändring i deras verkliga värde.

2. Depositarien skall sammankalla en revisionskonferens då minst en fjärdedel av de fördragsslutande staterna begär det.

3. Ett beslut under konferensen skall fattas av en majoritet på två tredjedelar av de deltagande staterna. Ändringen skall genom depositariernas försorg delges alla fördragsslutande stater för godkännande och alla signatärstater för kännedom.

4. Any amendment adopted enters into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two-thirds of the Contracting States. Acceptance is to be effected by the deposit of a formal intrument to that effect, with the depositary.

5. After entry into force of an amendment a Contracting State which has accepted the amendment is entitled to apply the Convention as amended in its relations with Contracting States which have not within six months after the adoption of the amendment notified the depositary that they are not bound by the amendment.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

4. En antagen ändring träder i kraft första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter godkännande av två tredjedelar av de fördragsslutande staterna. Godkännande sker genom deponering av ett i behörig form upprättat instrument hos depositarien.

5. Sedan en ändring har trätt i kraft har en fördragsslutande stat som har antagit ändringen rätt att tillämpa den ändrade konventionen i förhållande till fördragsslutande stater som inte inom sex månader efter antagandet av ändringen har underrättat depositarien om att de inte är bundna av ändringen.

6. Ett intrument om ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning som har deponerats efter det att en ändring av denna konvention har trätt i kraft skall anses gälla konventionen i dess ändrade skick.

Article 34. Denunciation

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.

2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. Where a longer period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer

Artikel 34. Uppsägning

1. En fördragsslutande stat får när som helst uppsäga denna konvention genom en skriftlig underrättelse ställd till depositarien.

2. Uppsägningen träder i kraft första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter det att depositarien har mottagit underrättelsen. Om en senare tidpunkt anges i underrättelsen träder uppsägningen i kraft vid denna senare tidpunkt efter det att de-

period after the notification is received by the depositary.

DONE at Hamburg, this thirty-first day of March one thousand nine hundred and seventy-eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Convention.

positarien har mottagit underrättelsen.

UPPRÄTTAD i Hamburg den 31 mars 1978 i ett enda originalexemplar av vilket de arabiska, kinesiska, engelska, franska, ryska och spanska texterna äger lika vitsord.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade befullmäktigade, som är vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat denna konvention.

COMMON UNDERSTANDING ADOPTED BY THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

It is the common understanding that the liability of the carrier under this Convention is based on the principle of presumed fault or neglect. This means that, as a rule, the burden of proof rests on the carrier but, with respect to certain cases, the provisions of the Convention modify this rule.

UTTALANDE OM EN GEMENSAM UPPFATTNING ANTAGET VID FÖRENTA NATIONERNAS KONFERENS OM SJÖTRANSPORT AV GODS

Det är en gemensam uppfattning att transportörens ansvar enligt denna konvention grundas på principen om presumerat fel eller presumerad försummelse. Detta betyder att bevisbördan i regel vilar på transportören men att konventionens bestämmelser i vissa fall innebär avsteg från denna regel.

Sammanställning över bestämmelserna i sjölagen och de närmast motsvarande bestämmelserna i förslaget till ny sjölag

SjöL	Förslaget till ny sjölag
1 kap.	
1 §	1 kap. 1 §
2 §	2 §
3 §	3 §
4 §	4 §
5 §	5 §
6 §	6 §
7 §	7 §
8 §	8 §
9 §	9 §
10 §	10 §
2 kap.	
11 §	2 kap. 1 §
12 §	2 §
13 §	3 §
14 §	4 §
15 §	5 §
16 §	6 §
17 §	7 §
18 §	8 §
19 §	9 §
20 §	10 §
21 §	11 §
22 §	12 §
23 §	13 §
24 §	14 §
25 §	15 §
26 §	16 §
27 §	17 §
28 §	18 §
29 §	19 §
30 §	20 §
31 §	21 §
32 §	22 §
33 §	23 §
34 §	24 §
35 §	25 §
36 §	26 §
37 §	27 §

SjöL	Förslaget till ny sjölag
38 §	28 §
39 §	29 §
3 kap.	
40 §	5 kap. 1 §
41 §	2 §
42 §	3 §
43 §	4 §
44 §	5 §
45 §	6 §
46 §	7 §
47 §	8 §
48 §	9 §
49 §	10 §
50 §	11 §
51 §	12 §
52 §	13 §
53 §	14 §
54 §	15 §
55 §	16 §
56 §	17 §
57 §	18 §
4 kap.	
58 §	6 kap. 1 §
59 §	2 §
59 a §	3 §
60 §	4 §
61 §	5 §
62 §	6 §
63 §	7 §
64 §	8 §
65 §	9 §
66 §	10 §
67 §	11 §
68 §	12 §
69 §	13 §
70 §	14 §
5 kap.	
71 §	13 kap. 1 § och 14 kap. 1 §
72 § första stycket	13 kap. 4 § första och andra styckena samt 14 kap. 2 §
72 § andra och tredje styckena	---
73 §	14 kap. 3 § första stycket

SjöL	Förslaget till ny sjölag
74 §	14 kap. 3 § andra stycket
75 §	14 kap. 4 § första stycket
76 §	13 kap. 12 § andra stycket samt 14 kap. 7 §
77 §	14 kap. 9 § första och andra styckena
78 §	14 kap. 9 § tredje stycket
79 §	---
80 § första stycket	14 kap. 10 §
80 § andra stycket	14 kap. 15 § första stycket
81 § första stycket	---
81 § andra och tredje styckena	14 kap. 11 §
82 §	14 kap. 12 §
83 §	14 kap. 13 § första stycket
84 §	14 kap. 13 § andra stycket
85 §	14 kap. 14 §
86 §	14 kap. 15 §
87 § första stycket	---
87 § andra stycket	14 kap. 11 § tredje stycket
88 §	---
89 § första stycket	13 kap. 5 § första meningen samt 14 kap. 16 § första stycket
89 § andra stycket	---
90 §	13 kap. 5 § första meningen samt 14 kap. 17 § första stycket
91 §	13 kap. 13 § första stycket samt 14 kap. 16 § tredje stycket
92 §	13 kap. 7 § samt 14 kap. 17 § andra stycket
93 § första stycket	13 kap. 8 § samt 14 kap. 17 § andra stycket
93 § andra stycket	---
94 §	13 kap. 9 § samt 14 kap. 17 § andra stycket
95 §	13 kap. 44 § samt 14 kap. 18 §
96 § första meningen	---
96 § andra meningen	14 kap. 36 § första stycket
97 § första stycket	13 kap. 40 § samt 14 kap. 37 §
97 § andra stycket	13 kap. 41 § första stycket
98 § första stycket	13 kap. 12 § första stycket samt 14 kap. 19 §
98 § andra stycket	14 kap. 20 § första stycket
99 §	14 kap. 36 § första stycket
100 §	---

SjöL	Förslaget till ny sjölag
101 §	13 kap. 12 § första och tredje styckena samt 14 kap. 19 §
102 §	13 kap. 16 § samt 14 kap. 19 §
103 §	13 kap. 16 § samt 14 kap. 19 §
104 §	13 kap. 17 § samt 14 kap. 19 §
105 §	14 kap. 23 § första och tredje styckena
106 §	14 kap. 23 § första stycket
107 § första stycket	13 kap. 18 § första stycket samt 14 kap. 23 § första stycket
107 § andra stycket	13 kap. 15 § andra stycket samt 14 kap. 20 § andra stycket
108 §	13 kap. 18 § första stycket samt 14 kap. 23 § första stycket
109 §	14 kap. 36 § första stycket
110 §	---
111 §	13 kap. 18 § andra stycket samt 14 kap. 23 § andra stycket
112 §	13 kap. 19 § samt 14 kap. 25 § första stycket
113 § första och andra styckena	13 kap. 20 § samt 14 kap. 25 § tredje stycket
113 § tredje stycket	---
114 §	14 kap. 26 §
115 §	13 kap. 21 §
116 §	13 kap. 22 § första stycket samt 14 kap. 26 § tredje stycket
117 §	13 kap. 23 § samt 14 kap. 25 § andra stycket
118 § första stycket	13 kap. 24 § första stycket, 25 § första stycket och 28 § första stycket samt 14 kap. 27 § första stycket
118 § andra stycket a), b) och 1)	13 kap. 25 § andra stycket och 26 § första stycket samt 14 kap. 27 § första stycket
118 § tredje stycket	13 kap. 26 § andra stycket samt 14 kap. 27 § första stycket
118 § fjärde stycket	13 kap. 25 § tredje stycket samt 14 kap. 27 § första stycket
119 §	13 kap. 41 § samt 14 kap. 22 §
120 § första stycket	13 kap. 29 § samt 14 kap. 27 § första stycket
120 § andra stycket	13 kap. 30 § samt 14 kap. 27 § första stycket

SjöL	Förslaget till ny sjölag
120 § tredje stycket	13 kap. 31 § samt 14 kap. 27 § första stycket
120 § fjärde stycket	13 kap. 4 § andra stycket
120 § femte stycket	13 kap. 33 § samt 14 kap. 27 § första stycket
121 § första och andra styckena	13 kap. 38 § första och andra styckena samt 14 kap. 27 § första stycket
121 § tredje stycket	---
122 § första och andra styckena	13 kap. 32 § samt 14 kap. 27 § första stycket
122 § tredje stycket	13 kap. 33 § samt 14 kap. 27 § första stycket
123 § första stycket	13 kap. 35 § första stycket samt 14 kap. 27 § första stycket
123 § andra stycket	13 kap. 36 § första stycket och 37 § andra stycket samt 14 kap. 27 § första stycket
124 §	13 kap. 10 § första stycket samt 14 kap. 6 §
125 §	13 kap. 10 § andra och tredje styckena samt 14 kap. 24 §
126 § första stycket	13 kap. 14 § första stycket samt 14 kap. 29 § första stycket
126 § andra och tredje styckena	14 kap. 28 §
127 §	13 kap. 14 § första stycket samt 14 kap. 29 § andra stycket
128 §	13 kap. 15 § första stycket samt 14 kap. 30 §
129 §	13 kap. 15 § fjärde stycket samt 14 kap. 21 §
130 §	14 kap. 31 §
131 § första stycket	13 kap. 11 § första stycket samt 14 kap. 32 § första stycket
131 § andra stycket första meningen	13 kap. 11 § fjärde stycket samt 14 kap. 32 § tredje stycket
131 § andra stycket andra meningen	14 kap. 33 § första stycket
131 § tredje stycket	14 kap. 35 §
132 § första stycket	13 kap. 11 § andra stycket samt 14 kap. 32 § första stycket och 35 §
132 § andra och tredje styckena	14 kap. 33 § andra stycket
133 § första stycket	13 kap. 11 § tredje stycket samt 14 kap. 34 §

SjöL	Förslaget till ny sjölag
133 § andra stycket	13 kap. 15 § fjärde stycket samt 14 kap. 21 §
134 § första stycket	13 kap. 11 § fjärde stycket samt 14 kap. 32 § andra stycket
134 § andra stycket	---
135 § första och andra styckena	13 kap. 15 § tredje stycket samt 14 kap. 38 §
135 § tredje stycket	13 kap. 15 § fjärde stycket samt 14 kap. 21 §
136 §	13 kap. 15 § tredje stycket samt 14 kap. 40 §
137 §	14 kap. 58 § första stycket
138 § första meningen	14 kap. 52 § andra stycket och 58 § första stycket
138 § andra meningen	14 kap. 60 §
139 §	14 kap. 61 §
140 §	14 kap. 67 §
141 §	14 kap. 62 § första stycket
142 §	14 kap. 58 § andra och tredje styckena
143 §	14 kap. 69 §
144 § första stycket	14 kap. 70 § första stycket
144 § andra stycket	14 kap. 72 § första stycket
145 §	14 kap. 73 § andra stycket
146 §	14 kap. 55 § och 64 § första stycket
147 §	14 kap. 57 § och 64 § andra stycket
148 §	14 kap. 71 § andra stycket
149 §	14 kap. 65 § första stycket
150 § första stycket och andra stycket andra meningen	14 kap. 66 §
150 § andra stycket första meningen	---
151 §	13 kap. 42 § första stycket och 46 § första och andra styckena samt 14 kap. 5 § andra stycket
152 § första stycket	13 kap. 46 § första stycket samt 14 kap. 5 § andra stycket
152 § andra stycket	13 kap. 48 § samt 14 kap. 5 § andra stycket
153 §	13 kap. 51 § första stycket samt 14 kap. 5 § andra stycket
154 §	13 kap. 42 § andra stycket
155 §	13 kap. 46 § första stycket 8. samt 14 kap. 5 § andra stycket

SjöL	Förslaget till ny sjölag
156 §	13 kap. 52 § samt 14 kap. 5 § andra stycket
157 §	13 kap. 53 § samt 14 kap. 5 § andra stycket
158 §	13 kap. 54 § samt 14 kap. 5 § andra stycket
159 §	13 kap. 55 § samt 14 kap. 5 § andra stycket
160 § första stycket	13 kap. 42 § tredje stycket samt 14 kap. 5 § första stycket
160 § andra stycket första meningen	13 kap. 49 § andra stycket samt 14 kap. 5 § andra stycket
160 § andra stycket andra meningen	---
161 §	13 kap. 49 § första och tredje styckena samt 14 kap. 5 § andra stycket
162 §	13 kap. 50 § första stycket samt 14 kap. 5 § andra stycket
163 §	13 kap. 50 § andra stycket samt 14 kap. 5 § andra stycket
164 §	13 kap. 56 § första stycket samt 14 kap. 5 § andra stycket
165 §	13 kap. 56 § andra stycket samt 14 kap. 5 § andra stycket
166 §	13 kap. 57 § samt 14 kap. 5 § andra stycket
167 §	13 kap. 43 §
168 § första stycket	13 kap. 3 § första stycket och 4 § första och andra styckena samt 14 kap. 2 §
168 § andra stycket första meningen	13 kap. 24 § första stycket samt 14 kap. 27 § första stycket
168 § andra stycket andra meningen	13 kap. 4 § andra stycket, 27 § och 34 § samt 14 kap. 27 § första stycket
168 § tredje stycket	13 kap. 35 § andra stycket samt 14 kap. 27 § första stycket
168 § fjärde stycket	13 kap. 4 § fjärde stycket
169 § första stycket	13 kap. 2 § första stycket samt 14 kap. 1 § tredje stycket
169 § andra och tredje styckena	13 kap. 2 § andra stycket och 3 § första stycket
170 § första stycket	13 kap. 2 § tredje stycket
170 § andra stycket	13 kap. 2 § andra stycket 5.

SjöL	Förslaget till ny sjölag
6 kap.	
171 §	15 kap. 1 §
---	
173 §	2 §
174 §	3 §
175 §	4 §
176 §	5 §
177 §	6 §
178 §	7 §
179 §	8 §
180 §	9 §
181 §	10 §
182 §	11 §
183 §	12 §
184 §	13 §
185 §	14 §
186 §	15 §
187 §	16 §
188 §	17 §
189 §	18 §
190 §	19 §
191 §	20 §
192 §	21 §
193 §	22 §
194 §	23 §
195 §	24 §
196 §	25 §
197 §	26 §
198 §	27 §
199 §	28 §
200 §	29 §
201 §	30 §
7 kap.	
---	
211 §	17 kap. 1 §
212 §	2 §
213 §	3 §
214 §	4 §
215 §	5 §
216 §	6 §
217 §	7 §
218 §	8 §
219 §	9 §

SjöL	Förslaget till ny sjölag
8 kap.	
220 §	8 kap. 1 §
221 §	2 §
222 §	3 §
223 §	4 §
9 kap.	
224 §	16 kap. 1 §
225 §	2 §
226 §	3 §
227 §	4 §
228 §	5 §
229 §	6 §
230 §	7 §
231 §	8 §
232 §	9 §
10 kap.	
233 §	7 kap. 1 §
234 §	9 kap. 1 §
235 §	2 §
236 §	3 §
237 §	4 §
238 §	5 §
239 §	6 §
240 §	7 §
241 §	8 §
242 §	9 §
243 §	10 §
243 a §	11 §
11 kap.	
244 §	3 kap. 36 §
245 §	37 §
246 §	38 §
247 §	39 §
248 §	40 §
249 §	41 §
250 §	42 §
251 §	43 §
252 §	44 §
253 §	45 §
254 §	46 §
255 §	47 §
256 §	48 §

SjöL	Förslaget till ny sjölag
257 §	49 §
258 §	50 §
259 §	51 §
260 §	52 §
261 §	3 kap. 1 §
262 §	2 §
263 §	3 §
264 §	4 §
265 §	5 §
266 §	6 §
267 §	7 §
268 §	8 §
269 §	9 §
269 a §	10 §
270 §	11 §
271 §	12 §
272 §	13 §
273 §	14 §
274 §	15 §
275 §	16 §
276 §	17 §
277 §	18 §
278 §	19 §
279 §	20 §
280 §	21 §
281 §	22 §
282 §	23 §
283 §	24 §
284 §	25 §
285 §	26 §
286 §	27 §
287 §	28 §
287 a §	29 §
288 §	30 §
289 §	31 §
290 §	32 §
291 §	33 §
292 §	34 §
293 §	35 §
---	
12 kap.	
296 §	18 kap. 1 §
297 §	2 §
298 §	3 §

SjöL	Förslaget till ny sjölag
299 §	4 §
300 §	5 §
301 §	6 §
302 §	7 §
303 §	8 §
304 §	9 §
305 §	10 §
306 §	11 §
307 §	12 §
308 §	13 §
309 §	14 §
310 §	15 §
311 §	16 §
312 §	17 §
313 §	18 §
---	
315 §	19 §
315 a §	20 §
316 §	21 §
317 §	22 §
318 §	23 §
319 §	24 §
320 §	25 §
---	
13 kap.	
323 §	20 kap. 1 §
324 §	2 §
324 a §	3 §
325 §	4 §
325 a §	5 §
326 §	6 §
327 §	7 §
328 §	8 §
329 §	9 §
330 §	10 §
331 §	11 §
332 §	12 §
333 §	13 §
334 §	14 §
---	
14 kap.	
336 §	21 kap. 1 §
337 §	2 §

SjöL	Förslaget till ny sjölag
338 §	5 §
339 §	6 §
340 §	7 §
341 §	8 §
342 §	9 §
343 §	10 §
344 §	11 §
---	
15 kap.	
350 §	12 kap. 1 §
351 §	2 §
352 §	3 §
353 §	4 §
354 §	5 §
355 §	6 §
356 §	7 §
357 §	8 §
358 §	9 §
359 §	10 §
360 §	11 §
361 §	12 §
362 §	13 §
363 §	14 §
364 §	15 §
16 kap.	
365 §	10 kap. 1 § och 11 kap. 1 §
366 §	22 kap. 1 §
367 §	2 §
368 §	19 kap. 1 §
369 §	22 kap. 3 §
370 §	4 §
371 §	5 §
372 §	6 §
373 §	7 §
374 §	8 §
375 §	9 §
376 §	10 §

1. Förslag till

Sjölag

Härigenom föreskrivs följande.

Avdelning I Fartyg

1 kap. Om fartyg

Nationalitet

1 § Ett fartyg anses som svenskt och är berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än hälften ägs av svensk medborgare eller svensk juridisk person. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket får medge att även annat fartyg, vars drift står under avgörande svenskt inflytande eller vars ägare har fast hemvist i Sverige, skall anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg.

Regeringen får meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg och får därvid bestämma vad som skall iakttas med sådana handlingar samt förbjuda att registreringspliktigt fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetshandling.

Fartygsregister

2 § Fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, betecknas skepp. Annat fartyg kallas båt.

Över svenska skepp förs ett skeppsregister. Över vissa båtar förs ett båtregister enligt bestämmelserna i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. Över skepp under byggnad i Sverige förs ett skeppsbyggnadsregister.

Skeppsregistret, båtregistret och skeppsbyggnadsregistret förs av den myndighet som regeringen bestämmer (registermyndigheten). Registermyndigheten förestås av en lagfaren inskrivningsdomare. Efter regeringens förordnande får registren föras med användning av automatisk databehandling.

Tillbehör till fartyg

3 § Till fartyg med dess skrov och styrinrättning hör fast inredning och annan till stadigvarande bruk för fartyget ägnad utrustning samt

sådana reservdelar som varaktigt förvaras ombord, allt i den mån fartyget är försett därmed i fartygsägarens intresse.

Utrustning för radiosamband eller navigering räknas dock inte som tillbehör, om den tillhör någon annan än fartygsägaren eller om någon annan än fartygsägaren har rätt till utrustningen på grund av äganderättsförbehåll eller villkor som är att jämställa med sådant förbehåll.

4 § Bestämmelserna i 3 § skall också tillämpas i fråga om fartyg under byggnad. Därvid anses ett registrerat skeppsbygge vara försett även med material, maskineri och annan utrustning som finns på tillverkarens område och som genom märkning eller på annat sätt otvetydigt framstår som avsedd att införlivas med skeppet.

5 § Rätt till tillbehör till fartyg eller till fartyg under byggnad får inte göras gällande särskilt. Detta gäller även i förhållande till fartygets eller byggets ägare.

Överlåtelse av utrustning som utgör tillbehör till fartyg eller till fartyg under byggnad gäller inte i något fall mot tredje man förrän utrustningen har skilts från fartyget eller bygget så att detta inte längre kan anses vara försett med utrustningen.

Identifiering

6 § Ett skepp som förs in i skeppsregistret skall ha ett namn. Namnet bestäms av ägaren. Det skall tydligt skilja sig från andra skeppsnamn i registret och får inte göra intrång i ett särpräglat namnskick, som används av en annan skeppsägare.

Registermyndigheten får förelägga ägaren att inom en viss tid bestämma ett namn som uppfyller kraven i första stycket. I föreläggandet får vite sättas ut.

Namnet får ändras endast om skeppet eller större andel i skeppet än hälften övergår till en ny ägare eller om det finns särskilda skäl för det.

7 § Ett svenskt fartyg skall ha en hemort i Sverige. Ägaren bestämmer hemorten.

Om en hemort inte har anmälts till registermyndigheten, anses fartygets hemort vara den ort i Sverige där ägaren har sitt hemvist, eller Stockholm, om han saknar hemvist här eller fartyget ägs av flera.

8 § Ett fartyg som förs in i skepps- eller båtregistret skall ha en igenkänningssignal. För skepp utgörs denna av signalbokstäver samt för båtar av signalbokstäver och siffror. Beteckningen för ett fartygs

identifiering skall om möjligt stämma överens med igenkänningssignalen.

Regeringen meddelar närmare föreskrifter om identifiering och får därvid bestämma om märkning av registrerade fartyg, deras båtar och redskap samt förbjuda att registrerat fartyg hålls i drift utan föreskriven märkning.

Sjövärdighet m.m.

9 § Ett fartyg skall, när det används till sjöfart, vara sjövärdigt, vari också innefattas att det är försett med nödvändiga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods inte äventyras.

Om säkerheten på fartyg finns särskilda bestämmelser.

10 § Ett fartyg som skadats skall anses vara icke iståndsättligt inte bara när iståndsättningen är omöjlig eller, om denna måste äga rum på annan ort, fartyget inte kan föras dit, utan även när fartyget inte är värt att sättas i stånd.

På begäran av ägaren skall ett fartyg som inte kan sättas i stånd säljas såsom efter utmätning för fordran med bästa rätt.

Bestämmelser om besiktning för att fastställa om ett fartyg kan sättas i stånd finns i 18 kap.

2 kap. Om skeppsregistrering och inskrivning

Registrering

1 § Ett svenskt skepp skall vara infört i skeppsregistret. Regeringen kan dock bestämma att skepp, som ägs av staten och som är avsett uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, inte skall vara infört i registret.

Ett skepp som är under byggnad i Sverige får föras in i skeppsbyggnadsregistret. Registrering får ske även innan bygget har påbörjats, förutsatt att det kan identifieras genom byggnadsnummer, ritning eller på annat betryggande sätt.

Ett skepp skall registreras under sin igenkänningssignal. Ett skeppsbygge skall registreras under signalbokstäver. Dessa skall tilldelas det fullbordade skeppet som igenkänningssignal om skeppet förs in i skeppsregistret. En tilldelad registerbeteckning får inte ändras.

2 § Den som med äganderätt har förvärvat ett skepp som är registreringspliktigt i hans hand men inte infört i skeppsregistret skall inom en månad från förvärvet anmäla skeppet för registrering. Om för-

värvet har skett under villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa med ett sådant förbehåll, skall anmälan göras inom en månad från det att villkoret upphörde att gälla.

Ägaren av ett skepp som är svenskt och under byggnad skall anmäla skeppet för registrering i skeppsregistret inom sex månader från det att skeppet blivit sjösatt. Registermyndigheten kan medge uppskov om det finns särskilda skäl.

Ett skeppsbygge anmäls för registrering av ägaren.

Inskrivning

3 § Förvärv av skepp eller skeppsbygge skrivs in på grundval av registrering enligt 1 §. Inskrivning och därmed sammanhängande införing i skeppsbyggnadsregistret skall föras över till skeppsregistret om bygget förs över dit som skepp.

Bestämmelserna i första stycket samt i 4 § och 8 - 28 §§ om skepp eller skeppsbyggen skall också tillämpas på andelar i sådan egendom.

4 § Den som med äganderätt har förvärvat ett skepp eller registrerat skeppsbygge skall inom den tid som anges i 2 § första stycket söka inskrivning av sin rätt. Ett skeppsbygge kan dock i stället anmälas för avregistrering enligt 6 §. Den som gör registreringsanmälan enligt 2 § anses också söka inskrivning av sin rätt.

Ett dödsbo är inte skyldigt att söka inskrivning av sin rätt till ett skepp eller registrerat skeppsbygge som har tillhört den avlidne i annat fall än när boet överlåter egendomen. Sådan inskrivning skall sökas inom en månad från överlåtelsen eller, om bouppteckningen då inte har registrerats , från registreringen av denna. En make som har tillskiftats ett skepp eller registrerat skeppsbygge vid bodelning är skyldig att söka inskrivning av sin rätt endast om egendomen tidigare tillhörde den andra maken.

Den som har förvärvat ett skepp eller skeppsbygge under villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller som är att jämställa med ett sådant förbehåll har rätt till inskrivning av sin villkorliga äganderätt. Om förvärvaren förlorar sin rätt till egendomen på grund av att förbehållet eller villkoret görs gällande, skall inskrivningen avföras ur registret på ansökan av överlåtaren eller förvärvaren.

Övergår i fall som avses i tredje stycket förvärvarens eller överlåtarens rätt till någon annan, skall vad som sägs där och vad som i övrigt föreskrivs i detta kapitel om inskrivning av förvärv och verkan av detta tillämpas.

5 § Genom inskrivning i skeppsregistret kan ett skeppsnamn som tydligt skiljer sig från andra skeppsnamn i registret på ansökan förbehållas den som har behov av det. Om flera söker inskrivning av förbehåll om skeppsnamn på samma inskrivningsdag och namnen

inte tydligt skiljer sig från varandra, skall registermyndigheten besluta om företräde efter vad som är skäligt.

Inskrivning av förbehåll om skeppsnamn skall avföras ur registret när ett skepp har registrerats med det namnet. Detta gäller också om den som har beviljats inskrivningen eller hans rättsinnehavare begär det eller om namnet inte inom fem år har tagits i bruk för ett registrerat skepp.

Avregistrering

6 § Ett registrerat skepp skall avregistreras om det

1. förolyckats, huggits upp eller förstörts av annan orsak,
2. försvunnit eller övergetts till sjöss och sedan inte hörts av under tre månader,
3. upphört att vara svenskt, eller
4. på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara skepp eller, utan att ändring inträtt, inte anses utgöra skepp.

Ett registrerat skeppsbygge skall avregistreras om det som skepp förs över till skeppsregistret eller ägaren anmäler bygget för avregistrering. Dessutom skall första stycket 4 tillämpas på skeppsbyggen.

I fall som avses i första stycket eller andra stycket andra meningen skall ägaren inom en månad anmäla egendomen för avregistrering hos registermyndigheten. Om ett skepp till följd av överlåtelse har upphört att vara svenskt, svarar den tidigare ägaren jämte förvärvaren för att anmälan görs.

7 § Om ett skepp som skall avregistreras enligt 6 § första stycket 3 ägs av flera och skeppet kan bevaras som svenskt genom att delägare utövar sin rätt enligt 5 kap. 13 eller 16 § mot meddelägare, får det inte avföras ur skeppsregistret så länge sådan rätt kan utövas. Bevaras skeppet som svenskt, skall det inte avföras ur registret. I stället skall det förvärv skrivas in som föranlett anmälan för avregistrering.

Gäller inteckning i ett skepp eller skeppsbygge som skall avregistreras, får egendomen inte avföras ur registret förrän borgenär, för vars fordran pantbrev på grund av inteckningen utgör säkerhet, ger in pantbrevet och skriftligen samtycker till åtgärden.

Ett skeppsbygge får dock avregistreras för att föras över till skeppsregistret utan samtycke enligt andra stycket. För avregistrering av ett skepp enligt 6 § första stycket 4 eller av ett skeppsbygge enligt 6 § andra stycket andra meningen fordras inte heller samtycke av en inteckningsborgenär som inte har sökt betalning ur egendomen inom en månad från det att registermyndigheten underrättat honom om avregistreringsgrunden.

8 § Trots att registrering eller inskrivning har skett får prövas om den registrerade egendomen är av det slag som förutsätts för åtgärden.

Fråga om ett förvärv, som ligger till grund för inskrivning eller avregistrering, är ogiltigt eller inte kan göras gällande eller om åtgärden av annat skäl kränker någons rätt, får prövas trots inskrivningen eller avregistreringen.

9 § Om ett skepp eller skeppsbygge har överlåtits och inskrivning har sökts för förvärvet, får egendomen efter utgången av den inskrivningsdag då ansökningen gjordes inte tas i anspråk för en annan fordran mot överlåtaren än sådan som är förenad med panträtt eller retentionsrätt i egendomen.

10 § Om ett skepp eller skeppsbygge har förvärvats genom överlåtelse från någon som inte var rätt ägare, skall förvärvet ändå gälla, om överlåtarens åtkomst var inskriven när egendomen överläts och förvärvaren sökt inskrivning och därvid varken insett eller bort inse att överlåtaren inte var rätt ägare. Detta gäller också förvärv genom överlåtelse från någon som var rätt ägare men som på grund av förvärvsvillkor saknade rätt att förfoga över egendomen genom överlåtelsen.

Godtrosförvärv inträder dock inte, om det på samma inskrivningsdag som inskrivning söks för förvärvet tas upp ett ärende om inskrivning eller annan införing i registret av omständighet varav bristen i överlåtarens förfoganderätt beror eller om anteckning i registret att talan väckts om hävning eller återgång av förvärv av egendomen eller om bättre rätt till egendomen.

Om förvärv genom exekutiv försäljning finns särskilda bestämmelser.

11 § Talan om bättre rätt till ett skepp eller skeppsbygge kan med laga verkan riktas mot den som senast beviljats eller sökt inskrivning för sitt förvärv, även om denne före talans väckande överlåtit egendomen till någon annan. Den till vilken överlåtelsen skett har i rättegången samma ställning som om överlåtelsen skett under rättegången.

Första stycket skall också tillämpas när någon vill söka betalning ur skepp eller skeppsbygge för fordran som är förenad med panträtt eller retentionsrätt i egendomen. Om en tvist som rör äganderätten är antecknad i registret, kan talan om betalning i stället riktas mot den som innehar skeppet eller bygget med äganderättsanspråk.

12 § Den rättsverkan som en sökt eller beviljad inskrivning medför enligt 9 och 10 §§ består även efter avregistrering.

Den rättsverkan som en ansökan om inskrivning medför enligt 9 och 10 §§ förfaller om ansökningen avslås.

Bestämmelserna i 9 - 11 §§ och i denna paragraf om rättsverkan av en inskrivningsansökan skall också tillämpas i fråga om anmälan för avregistrering med anledning av förvärv.

13 § Införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret skall, efter utgången av den inskrivningsdag då ärendet om införingen togs upp, anses känd för var och en vars rätt till skepp eller skeppsbygge beror av god tro om en omständighet som införingen avser. Detta gäller dock inte i fall som avses i 3 kap. 10 §.

14 § Om äganderätt till ett fartyg som är registrerat i en främmande stat eller till fartyg under byggnad i främmande stat har skrivits in i register i den staten i enlighet med dess lag, skall rätten gälla i Sverige med den verkan som inskrivningen medför enligt lagen i den främmande staten.

Registrerings- och inskrivningsförfarandet

15 § Registerärenden är ärenden om

1. registrering eller avregistrering av skepp eller skeppsbygge,
2. inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge,
3. inteckning i skepp eller skeppsbygge,
4. inskrivning av förbehåll om skeppsnamn, och
5. annan införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret som görs på grund av föreskrift i en lag eller annan författning.

Registerärenden tas upp på inskrivningsdag. Sådan hålls till klockan tolv varje måndag, tisdag, onsdag, torsdag och fredag, som inte är helgdag. Som helgdag anses även midsommarafton, julafton och nyårsafton. En anmälan eller ansökan som kommer in efter klockan tolv anses gjord följande inskrivningsdag.

För behandlingen av ett registerärende gäller bestämmelserna om tvistemål om inte annat följer av denna lag. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om registrerings- och inskrivningsförfarandet och får därvid föreskriva skyldighet för ägare av skepp samt tillverkare och ägare av registrerat skeppsbygge att till registermyndigheten anmäla förhållanden som myndigheten behöver känna till för en ändamålsenlig registerföring.

16 § Hos registermyndigheten skall det föras dagbok över registerärendena. Handlingarna i sådana ärenden skall föras samman i akter.

Om sökanden eller någon annan har lämnat en uppgift eller avgett en förklaring av betydelse för ärendets prövning eller om en särskild utredning har verkställts i ärendet, skall anteckning om detta göras i

dagboken eller i akten. I dagboken eller i akten skall även tas upp kallelser, förelägganden och andra beslut som inte skall föras in i registret.

Vite som registermyndigheten förelägger med stöd av denna lag döms ut av myndigheten.

17 § Ett beslut som innebär att en anmälan eller en ansökan i ett registerärende bifalls, avslås eller förklaras förfallen eller att ärendet skjuts upp, skall föras in i registret. Innebär beslutet att anmälan eller ansökan inte bifalls, skall skälen för beslutet antecknas i dagboken eller i akten.

Ett beslut som skall föras in i registret meddelas genom en sådan införing och skall anses ha det innehåll som framgår av registret.

18 § Om ett beslut i ett registerärende har gått emot sökanden eller någon annan som har hörts i ärendet, skall denne genast underrättas om beslutet. En underrättelse om att ett förvärv har skrivits in skall alltid lämnas till den som innan dess senast var inskriven som ägare.

I underrättelsen skall anges de skäl för beslutet som har antecknats i dagboken eller i akten och vad den som vill överklaga beslutet skall göra.

19 § Beslut i registerärenden får överklagas hos hovrätten. Skrivelsen med överklagandet skall ges in till registermyndigheten.

Ett slutligt beslut skall överklagas inom fyra veckor från den inskrivningsdag då beslutet fattades.

Ett överklagande av ett beslut som finns infört i registret skall antecknas där. När ett slutligt beslut med anledning av ett överklagande har vunnit laga kraft, skall beslutets innehåll antecknas.

Om ett registerärende enligt beslut av högre rätt skall tas upp till ny handläggning av registermyndigheten, skall det ske utan dröjsmål efter det att beslutet kommit till myndigheten.

20 § En anmälan eller en ansökan i registerärenden skall göras skriftligen om inte fångeshandling eller annan tjänlig handling visas.

Fullgörs inte inom föreskriven tid skyldighet att anmäla skepp för registrering eller att anmäla skepp eller skeppsbygge för avregistrering eller att söka inskrivning av förvärv av sådan egendom, skall registermyndigheten förelägga den som har skyldigheten att fullgöra denna. I föreläggandet får vite sättas ut. Om det beträffande registrerat skepp eller skeppsbygge finns förutsättningar för avregistrering enligt 6 §, får registermyndigheten självmant vidta åtgärder för avregistrering.

Om bifall till ansökan om inskrivning av förvärv är beroende av att föregående ägare gör en registreringsanmälan eller en inskrivningsansökan, får förvärvaren fullgöra det på den föregående äga-

rens vägnar. Denne är skyldig att tillhandahålla de behövliga handlingar som han har. Vad som nu sagts om inskrivningsansökan skall också tillämpas i fråga om anmälan för avregistrering med anledning av ett förvärv.

21 § Om en anmälan eller en ansökan i ett registerärende inte omedelbart bör avslås enligt denna lag, får ärendet skjutas upp till en viss senare inskrivningsdag, om det är nödvändigt för utredningen.

Om ärendet skjuts upp, får sökanden föreläggas att ge in den utredning som krävs eller att infinna sig personligen eller genom ombud hos registermyndigheten. Även någon annan än sökanden får höras och kan föreläggas sådan inställelse. I föreläggandet får vite sättas ut. Följer sökanden inte föreläggandet, kan hans anmälan eller ansökan förklaras förfallen. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

Ett registerärende får vidare skjutas upp till en senare inskrivningsdag, om ärendet med hänsyn till dess art eller omfattning inte lämpligen kan tas upp till omedelbar prövning. Ett ärende som har skjutits upp på sådan grund skall tas upp till prövning senast andra inskrivningsdagen efter den inskrivningsdag då anmälan eller ansökan gjordes.

22 § Om det kan antas att ett förvärv som åberopas i ett registerärende är ogiltigt eller på annan grund inte kan göras gällande eller att en åtgärd som en anmälan eller ansökan avser på annat sätt skulle kränka någons rätt, skall den vars rätt berörs ges tillfälle att yttra sig. Detta gäller också om ovisshet råder i fråga om förvärvsvillkor.

Om ett förvärv som åberopas i ett registerärende grundas på testamente, dom eller förrättning som ännu inte vunnit laga kraft, eller om det pågår rättegång om hävning eller återgång av förvärv av den egendom som ärendet angår eller om bättre rätt till denna, skall ärendet skjutas upp till dess saken slutligt avgjorts.

Är i annat fall sökandens rätt tvistig, kan han föreläggas att inom en viss tid väcka talan vid domstol. Om han inte gör det, kan hans anmälan eller ansökan förklaras förfallen. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

23 § En anmälan av ett skepp eller skeppsbygge för registrering eller ansökan om inskrivning av förvärv av sådan egendom skall avslås om

1. bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits,
2. egendomen inte kan registreras enligt 1 §,
3. sökanden inte styrker sitt förvärv,
4. fångesmannens rätt inte är inskriven i registret fastän den hade kunnat skrivas in där och sökandens förvärv inte grundas på exekutiv försäljning,

5. den åberopade överlåtelsen står i strid med en mot överlåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen och överlåtarens åtkomst inte var inskriven när överlåtelsen ägde rum eller, om så var fallet, villkoret är infört i registret eller förs in i det samma inskrivningsdag som ansökan görs,

6. egendomen av överlåtaren tidigare har överlåtits till någon annan och överlåtarens åtkomst inte var inskriven när sökandens förvärv ägde rum eller, om så var fallet, inskrivning söks samma inskrivningsdag för det tidigare förvärvet,

7. egendomen har blivit föremål för kvarstad eller betalningssäkring till säkerhet för ett anspråk mot överlåtaren och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då anmälan eller ansökan görs eller överlåtaren har försatts i konkurs före utgången av den inskrivningsdagen,

8. egendomen har sålts exekutivt till någon annan än sökanden,

9. förvärvet har skett genom en sådan gåva mellan makar som inte har registrerats enligt 16 kap. äktenskapsbalken, eller

10. det är uppenbart att förvärvet av något annat skäl är ogiltigt eller inte kan göras gällande.

Första stycket 5 - 7 utgör inte hinder mot inskrivning av förvärv, om inskrivning av villkorlig äganderätt redan har beviljats på grund av samma förvärv.

24 § En ansökan enligt 4 § att inskrivning av villkorlig äganderätt skall avföras ur registret skall avslås om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om det inte visas att förvärvaren förlorat sin rätt.

En anmälan av ett skepp eller skeppsbygge för avregistrering skall avslås om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller avregistreringsgrund inte finns enligt 6 §. Vid avregistrering med anledning av förvärv skall bestämmelserna i 23 § första stycket 4 - 10 och andra stycket tillämpas.

En ansökan om att skeppsnamn skall skrivas in i eller avföras ur skeppsregistret skall avslås, om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om det inte finns någon förutsättning för åtgärden enligt 5 §.

25 § Om ett utländskt skepp har blivit svenskt, får det föras in i skeppsregistret endast om det visas att skeppet inte är infört i motsvarande register i sitt tidigare hemland eller att det kommer att avföras ur ett sådant register med verkan från den dag då det registreras här i landet.

Är skeppet nybyggt utomlands skall det dessutom visas att rätt till skeppet inte är inskriven i skeppsbyggnadsregister i den främmande staten eller att sådan rätt kommer att avföras med verkan från den dag då skeppet registreras här i landet. Detta gäller också i fråga om

införing i det svenska skeppsbyggnadsregistret av skepp under byggnad som har förvärvats från utlandet.

Om ett skepp eller skeppsbygge skall avregistreras för att registreras utomlands, skall på sökandens begäran beslutas att egendomen skall avföras ur registret den dag då den förs in i det utländska registret. Avregistreringen får verkan från dagen för den nya registreringen.

26 § Om det är nödvändigt för samordningen med en utländsk registermyndighets beslut, får registrering eller avregistrering ske trots att det utländska beslutet meddelas eller bevisning om detta lämnas först efter inskrivningsdagens utgång, förutsatt att detta görs samma kalenderdag.

27 § Om registermyndigheten vid inskrivning av ett förvärv av ett skepp eller skeppsbygge eller rätt till sådan egendom finner att förvärvet beror av villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller som är att jämställa med ett sådant förbehåll, skall även villkoret skrivas in.

Om registermyndigheten vid inskrivningen eller därefter finner att förvärvet är förenat med annat villkor som inskränker förvärvarens rätt att överlåta egendomen eller att söka inteckning eller upplåta panträtt i den eller att hans behörighet i ett sådant avseende är inskränkt genom någon annans rätt att nyttja egendomen på grund av testamente, skall detta antecknas i registret.

28 § I skepps- eller skeppsbyggnadsregistret skall antecknas när

1. talan har väckts om hävning eller återgång av förvärv av ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller om bättre rätt till sådan egendom eller om en annan fråga som angår inskrivning,
2. mål som avses i 1 har avgjorts genom dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft,
3. ägaren av ett registrerat skepp eller skeppsbygge har försatts i konkurs,
4. ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom har blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning eller en konkursförvaltare har begärt att ett registrerat skepp eller skeppsbygge skall säljas exekutivt eller ägaren enligt 1 kap. 10 § andra stycket har begärt att ett registrerat skepp skall säljas exekutivt eller egendomen har sålts exekutivt,
5. beslut som avses i 3 eller 4 om konkurs, kvarstad, betalningssäkring eller utmätning har upphävts eller återgått eller fråga om exekutiv försäljning av ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom har förfallit av annan anledning,
6. ett skepp eller skeppsbygge skall avregistreras på grund av 6 § men det finns hinder mot avregistreringen enligt 7 §, eller

7. beslut har meddelats enligt 25 § att ett skepp eller skeppsbygge skall avföras ur registret den dag då registrering äger rum utomlands.

Är det i en annan författning föreskrivet att ett visst förhållande skall antecknas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, skall detta gälla.

En anteckning i skeppsbyggnadsregistret skall föras över till skeppsregistret, om bygget förs över dit som skepp. En registeranteckning skall avföras, om den uppenbarligen inte längre är av betydelse.

29 § Om registermyndigheten finner att en införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret innehåller en uppenbar oriktighet till följd av myndighetens eller någon annans skrivfel eller liknande förbiseende, skall införingen rättas. Detta gäller också i fråga om en uppenbar oriktighet i registret till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till förfång för ägare eller för innehavare av pantbrev på grund av inteckning, skall det inbördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som är skäligt. Tillfälle att yttra sig skall lämnas de parter som berörs, om de är kända, samt den myndighet som avses i 22 kap. 6 §.

Beslut om rättelse skall meddelas genom införing i registret. Skälen för beslutet skall antecknas i dagboken eller i akten. I stället för bevis eller handling som har utfärdats i enlighet med den tidigare införingen, skall en ny sådan handling utfärdas. Den tidigare handlingen skall återkrävas, göras obrukbar och behållas av registermyndigheten. Den som har handlingen är skyldig att ge in den för detta ändamål. I ett föreläggande att fullgöra en sådan skyldighet får vite sättas ut.

Ett beslut om rättelse får överklagas även av den myndighet som avses i 22 kap. 6 §.

3 kap. Om skeppshypotek och sjöpanträtt

SKEPPSHYPOTEK

Upplåtelse av panträtt på grund av inteckning

1 § Ägaren av ett registrerat skepp eller skeppsbygge som vill upplåta panträtt i skeppet eller bygget till säkerhet för en fordran, har rätt att i den ordning som anges i detta kapitel hos registermyndigheten få inskrivning i egendomen av ett visst belopp (inteckning) i svenskt eller utländskt mynt eller i särskilda dragningsrätter (SDR). Vad som förstås med SDR anges i 22 kap. 3 §. Myndighetens bevis om inskrivningen kallas pantbrev.

Inteckning kan inte beviljas i en andel av ett skepp eller skeppsbygge och inte heller i flera skepp eller byggen gemensamt.

2 § Panträtt upplåts genom att skeppets eller skeppsbyggets ägare, efter att ha sökt inskrivning för sitt förvärv, överlämnar pantbrevet som pant för fordringen.

Bestämmelser om ägarens rätt när ett pantbrev inte alls eller endast delvis har utnyttjats för pantsättning (ägarhypotek) finns i 11 §.

3 § Panträtt som har upplåtits i ett skepp eller skeppsbygge omfattar även ersättning som på grund av försäkring eller av annan anledning betalas ut för skada på egendomen.

Innebörden av panträtt

4 § När en myndighet vid utsökning eller i något annat fall fördelar medel mellan rättsägare i ett skepp eller skeppsbygge har en borgenär rätt att för en fordran som är förenad med panträtt i egendomen, med den företrädesrätt inteckningen medför enligt denna eller annan lag, få betalning ur medlen intill pantbrevets belopp. Om detta inte räcker får borgenären betalning ur medlen genom ett tillägg. Detta får inte överstiga femton procent av pantbrevets belopp och räntan på detta belopp från den dag då egendomen utmättes, konkursansökan gjordes eller de medel som av något annat skäl skall fördelas sattes ned. Räntan beräknas för år enligt en räntefot som motsvarar det av Riksbanken fastställda, vid varje tid gällande diskontot ökat med fyra procentenheter. Förändringar i diskontot som inträffar efter upprättandet av en sakägarförteckning skall inte beaktas.

Om flera pantbrev har överlämnats som pant för en fordran och inteckningarna har samma företrädesrätt eller gäller omedelbart efter varandra, skall bestämmelserna i första stycket om pantbrevets belopp avse pantbrevens sammanlagda belopp.

En borgenärs rätt till betalning omfattar inte tillägget, om pantbrevet har utmätts på ansökan av borgenären eller om pantbrevet är pantförskrivet till borgenären i andra hand.

5 § En borgenär har rätt att få betalning enligt 4 § även om fordringen har preskriberats eller inte blivit anmäld efter kallelse på okända borgenärer.

6 § Om ett skepp eller skeppsbygge försämras till följd av vanvård eller sjöolycka eller av någon annan jämförlig orsak så att panträttens värde väsentligt minskas, får borgenären söka betalning ur egendomen fastän fordringen inte är förfallen till betalning. Detta gäller också om skeppet eller bygget skall avregistreras enligt 2 kap. 6 § utom när bygget skall föras över till skeppsregistret som skepp.

Panträttsupplåtelse i vissa fall

7 § Frångår ett skepp eller skeppsbygge innehavaren efter klander, är en upplåtelse av panträtt som skett efter det att egendomen kom ur rätte ägarens hand utan verkan, om inte annat följer av 9 §. Detta gäller också om förvärv av ett skepp eller skeppsbygge återgår som ogiltigt.

8 § Upplåts panträtt i ett skepp eller skeppsbygge i strid med en mot upplåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen är upplåtelsen utan verkan, om inte annat följer av 9 §.

9 § Om panträtt har upplåtits i ett skepp eller skeppsbygge av någon som inte var rätt ägare, skall upplåtelsen ändå gälla om upplåtarens åtkomst var eller därefter på ansökan före upplåtelsen blev inskriven och borgenären vid upplåtelsen eller, när fordringen därefter överlåtits till någon annan, denne vid sitt förvärv varken insett eller bort inse att upplåtaren inte var rätt ägare. Detta gäller också i fråga om panträttsförvärv genom upplåtelse från någon som var rätt ägare men på grund av förvärvsvillkor saknade rätt att förfoga över egendomen genom upplåtelsen.

10 § Om panträtt har upplåtits till säkerhet för en fordran som ännu inte har uppkommit och om upplåtaren vid överlämnandet av pantbrevet var behörig att upplåta panträtten eller om förhållandena då var sådana som anges i 9 §, gäller panträtten till säkerhet för fordringen även om upplåtaren när fordringen uppkommer inte längre är ägare med rätt att förfoga över egendomen genom panträttsupplåtelse. Detta gäller dock inte, om borgenären före fordringens uppkomst har fått kännedom om att upplåtaren inte hade rätt att upplåta panträtt.

Vad som sägs i första stycket gäller även när ett pantbrev utgör säkerhet för en fordran och fordringen därefter byts ut mot en annan fordran utan några andra ändringar än sådana som normalt förekommer vid fordringsutbyten av det slag som det är fråga om.

Innebörden av ägarhypotek

11 § Om ett pantbrev inte har överlämnats som pant för en fordran, är skeppets eller skeppsbyggets ägare berättigad att vid sådan fördelning som avses i 4 § med den företrädesrätt inteckningen medför enligt denna eller annan lag få tilldelning ur medlen med pantbrevets belopp. Har ett pantbrev överlämnats som pant för en fordran men understiger fordringen pantbrevets belopp, är skeppets eller byggets ägare berättigad att ur medlen få skillnaden.

Företräde mellan inteckningar

12 § En inteckning ger företräde i förhållande till en annan inteckning efter den tidsföljd i vilken inteckningarna söks. Inteckningar som söks på samma inskrivningsdag ger lika rätt.

13 § Om möjlighet att bestämma företrädet mellan flera inteckningar som söks på samma inskrivningsdag på annat sätt än som angetts i 12 § samt om ändring i företrädesordningen genom nedsättning finns bestämmelser i 27 och 30 §§.

14 § Det företräde som en inteckning har i ett skeppsbygge består vid överföring till skeppsregistret.

15 § Om förmånsrätt som följer med en inteckning finns bestämmelser i förmånsrättslagen (1970:979).

Vissa bestämmelser om giltigheten av inteckningar och pantbrev

16 § Om ett skepp skall avregistreras som förolyckat, upphugget eller förstört av en annan orsak eller som försvunnet eller övergivet till sjöss, förfaller en inteckning i skeppet när tio år har förflutit från den dag anteckning gjordes enligt 2 kap. 28 § första stycket 6. En inteckning kan dock förnyas att gälla i ytterligare tio år om det medan inteckningen ännu gäller begärs av borgenären eller skeppsägaren och kan även därefter förnyas i samma ordning för tio år åt gången.

17 § Om ett skepp eller skeppsbygge säljs exekutivt i Sverige är en inteckning i detta, sedan auktionen vunnit laga kraft och köpeskillingen har betalats, utan verkan till det belopp som inte tillåtits innestå i egendomen med anledning av att inteckningsborgenärens fordran räknats av på köpeskillingen.

Exekutiv försäljning i främmande stat av ett intecknat skepp eller skeppsbygge skall erkännas med den verkan som anges i första stycket, om egendomen fanns inom den statens jurisdiktionsområde och försäljningen verkställts i enlighet med den statens lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek.

18 § Om en inteckning blir helt eller delvis utan verkan är pantbrevet utan verkan i motsvarande mån.

Dödning av förkommet pantbrev medför inte att inteckningen blir utan verkan.

19 § En panträtt eller en annan sådan rättighet som har upplåtits i ett utländskt fartyg gäller även i Sverige under förutsättning att

1. rättigheten upplåtits och skrivits in i enlighet med lagen i den stat där fartyget är registrerat,

2. registret och de handlingar som skall förvaras i anslutning till detta enligt lagen i registreringsstaten är offentliga och såväl utdrag av registret som avskrift av handlingarna kan fås från registret, och

3. registret eller i anslutning till detta förvarade handlingar innehåller uppgift om rättighetshavarens namn och adress eller om att rättigheten upplåtits till förmån för ett pantbrevs eller en motsvarande handlings innehavare samt uppgift om det belopp rättigheten avser och om datum och övriga omständigheter som enligt lagen i registreringsstaten bestämmer rättighetens företräde i förhållande till andra rättigheter.

20 § En panträtt eller en annan sådan rättighet som har upplåtits i ett fartyg under byggnad i främmande stat gäller även i Sverige under förutsättning att inskrivning skett i den främmande staten i enlighet med dess lag.

21 § En rättighet i fartyg eller fartygsbygge som enligt 19 eller 20 § gäller i Sverige medför här det företräde i förhållande till en annan inskriven rättighet och, om det är förenligt med 51 och 52 §§, i övrigt den verkan i förhållande till tredje man som rättigheten har enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat eller bygget utförs.

Inteckningsförfarandet

22 § I inteckningsärenden anses som ägare av skeppet eller bygget den för vars förvärv inskrivning senast är sökt.

23 § En ansökan om inteckning skall göras skriftligen av ägaren av skeppet eller skeppsbygget. Den skall innehålla uppgift om det skepp eller det bygge som avses och det belopp på vilket inteckningen skall lyda.

En begäran om inteckningsförnyelse skall göras skriftligen av skeppsägaren eller pantbrevets innehavare. Pantbrevet skall ges in om det inte är skeppsägaren som begär förnyelsen.

24 § En ansökan om inteckning skall avslås om

1. bestämmelserna i 23 § första stycket inte har iakttagits,

2. ansökan strider mot 1 §,

3. ansökan strider mot sådan på grund av förvärvsvillkor mot sökanden gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen, som har förts in i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret

eller förs in i det samma inskrivningsdag som inteckningen söks, och ansökan inte medgetts av den till vars förmån inskränkningen gäller,

4. skeppet eller skeppsbygget skall avregistreras,

5. sökanden eller, om skeppet eller bygget ägs av flera, någon av sökandena är i konkurs eller försätts i konkurs samma inskrivningsdag som inteckningen söks och det inte visas att skeppet, bygget eller andelen inte hör till konkursboet,

6. skeppet, bygget eller en andel i eller en villkorlig äganderätt till sådan egendom har blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då inteckningen söks, om inte i fråga om kvarstad ansökan har medgetts av kronofogdemyndigheten, eller

7. skeppet, bygget eller en andel i eller en villkorlig äganderätt till sådan egendom har frångått sökanden genom exekutiv försäljning.

Om ett ärende som rör inskrivning av sökandens förvärv har skjutits upp, skall behandlingen av inteckningsansökan skjutas upp på motsvarande sätt.

25 § Om det inte finns något hinder enligt 24 §, skall inteckning beviljas och pantbrev utfärdas på grund av inteckningen.

Bestämmelser om utfärdande av ett nytt pantbrev i stället för ett pantbrev som dödats finns i lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling.

26 § En begäran om inteckningsförnyelse skall avslås om 23 § andra stycket inte har iakttagits.

27 § En inteckning som skulle medföra lika företrädesrätt som en annan inteckning skall vid inskrivningen förklaras gälla efter den andra inteckningen, om sökanden begär det. En inteckning som sätts efter en annan skall gälla efter en inteckning med lika rätt som eller med bättre rätt än denna även om detta inte anges i beslutet.

28 § Ett pantbrev får på ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare bytas ut mot två eller flera nya pantbrev (utbyte). På begäran skall därvid pantbrevens inbördes företrädesrätt bestämmas. Härvid skall 27 § andra meningen tillämpas.

29 § Inteckningar som gäller i samma myntslag och har inbördes lika rätt eller gäller omedelbart efter varandra får på ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevens innehavare föras samman till en inteckning (sammanföring). Denna inteckning skall gälla med den förmånsrätt som tillkommer

den av de i sammanföringen ingående inteckningarna som har sämsta rätt.

En inteckning som avses i första stycket skall förklaras gälla för ett lägre belopp än det som de sammanförda inteckningarna sammanlagt uppgår till, om sökanden begär det och pantbrevens innehavare medger det.

30 § En inteckning får på ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare sättas ned efter en annan inteckning (nedsättning). En inteckning som sätts ned efter en annan gäller efter inteckning med lika rätt som eller bättre rätt än denna även om detta inte anges i beslutet.

31 § På ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare får en inteckning dödas (dödning).

Bestämmelser om dödning av inteckning när pantbrevet har förkommit finns i lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling.

32 § När en innehavare av pantbrev lämnar medgivande till åtgärd som avses i 28 - 31 §§ skall pantbrevet ges in.

33 § På ansökan av ett pantbrevs innehavare skall innehavet antecknas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Är någon annan antecknad som innehavare skall registermyndigheten, sedan det nya innehavet har antecknats, avföra den tidigare anteckningen och underrätta den vars innehav var antecknat. Om det kan antas att sökanden inte har pantbrevet, skall föreläggande meddelas honom att visa upp detta.

Anmäler den vars innehav antecknats att innehavet har upphört, skall anteckningen avföras.

Om en ansökan enligt första stycket inte har gjorts när ett pantbrev skall utfärdas eller det inte finns en ny sådan ansökan när anteckning om innehav avförs, skall skeppets eller skeppsbyggets ägare antecknas som innehavare.

34 § Om en inteckning har förfallit enligt 16 §, skall det antecknas i skeppsregistret.

I registret skall anteckning göras om inverkan på inteckning av exekutiv försäljning.

35 § Om ett skeppsbygge avförs ur skeppsbyggnadsregistret och i stället förs in i skeppsregistret som skepp, skall en inteckning som gäller i bygget och en införing som rör inteckningen föras över till skeppsregistret.

Sjöpanträtt i fartyg

36 § Sjöpanträtt i fartyg gäller till säkerhet för en sådan fordran mot redaren som kan hänföras till fartyget och som avser

1. lön och annan gottgörelse till befälhavaren eller någon annan ombordanställd på grund av dennes anställning på fartyget,
2. hamn-, kanal- och annan vattenvägsavgift samt lotsavgift,
3. ersättning med anledning av personskada som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift,
4. ersättning med anledning av sakskada som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift, förutsatt att fordringen inte kan grundas på avtal, och
5. bärgarlön, ersättning för avlägsnande av vrak och bidrag till gemensamt haveri.

Första stycket 3 och 4 gäller inte i fråga om en fordran på ersättning för atomskada.

Sjöpanträtt gäller även om fordringen riktar sig mot sådan fartygets ägare som inte är redare, eller mot den som i egenskap av befraktare eller i annan egenskap har hand om fartygets drift i redarens ställe.

37 § Om förmånsrätt som följer med sjöpanträtt finns bestämmelser i förmånsrättslagen (1970:979).

De fordringar som har tagits upp i 36 § första stycket har inbördes företräde till betalning efter nummerordningen där. En fordran som avses i 5 har dock företräde framför en fordran som avses i 1 - 4 och som har uppkommit tidigare.

Fordringar i samma punkt har inbördes lika rätt om inte annat följer av andra stycket. En fordran som avses i 5 går dock före en annan sådan fordran som har uppkommit tidigare.

38 § Utom i fall som avses i 41 § häftar sjöpanträtt vid fartyget med oförändrad förmånsrätt även om fartyget övergår till en ny ägare eller registreringen ändras.

39 § Den som bygger, bygger om eller reparerar ett fartyg åt någon annan får hålla kvar egendomen till säkerhet för sin fordran på köpeskillingen eller annan ersättning.

I fråga om rätt att i vissa fall sälja egendomen, att ta ut fordringen ur köpeskillingen och att bortskaffa egendomen finns bestämmelser i lagen (1985:982) om näringsidkares rätt att sälja saker som inte har hämtats. Dessa bestämmelser skall tillämpas även på övriga fall som avses i första stycket.

Om förmånsrätt som följer med rätten att hålla kvar egendomen finns bestämmelser i förmånsrättslagen (1970:979).

40 § Sjöpanträtt i fartyg upphör när ett år har förflutit från det att fordringen uppkom, om inte före utgången av denna tid kvarstad eller utmätning, som sedermera åtföljs av exekutiv försäljning av fartyget, blivit säkerställd. Preskriptionstiden får inte förlängas eller avbrytas men skall inte löpa medan det finns laga hinder mot att fartyget beläggs med kvarstad eller utmäts för borgenärens fordran.

Vad i första stycket sägs om verkan av en säkerställd utmätning gäller också när ett fartyg skall säljas exekutivt under konkurs eller enligt 1 kap. 10 § andra stycket, om försäljning har begärts och fartyget har tagits ur drift.

För en fordran som är förenad med sjöpanträtt i ett fartyg får domstol besluta om kvarstad på fartyget enligt 15 kap. 1 § rättegångsbalken även om det inte finns risk för att motparten undandrar sig att betala skulden.

41 § Om ett fartyg säljs exekutivt i Sverige, upphör sjöpanträtt och retentionsrätt i fartyget sedan försäljningen har vunnit laga kraft och köpeskillingen har betalats.

Borgenärerna har rätt till betalning ur köpeskillingen i den ordning som gäller för utmätt egendom. En fordran som är förenad med sjöpanträtt får därvid bevakas till fullt belopp trots bestämmelserna i 9 kap. om ansvarsbegränsning men ger inte utdelning över det belopp som högst skall betalas enligt dessa bestämmelser.

En exekutiv försäljning av fartyg i en främmande stat skall erkännas med den verkan som anges i första stycket, om fartyget fanns inom den statens jurisdiktionsområde samt försäljningen har verkställts i enlighet med den statens lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek.

42 § Bestämmelserna om sjöpanträtt i fartyg skall också tillämpas på fartyg under byggnad sedan bygget sjösatts.

Sjöpanträtt i last

43 § Sjöpanträtt i inlastat gods gäller till säkerhet för

1. fordran på bärgarlön och på bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad som skall fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 §, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §),
2. fordran på grund av att en transportör, bortfraktare eller befälhavare med stöd av behörighet enligt denna lag har slutit avtal eller vidtagit någon annan åtgärd för lastens behov samt en lastägares fordran på ersättning för gods som sålts för någon annan lastägares räkning, och
3. en transportörs eller bortfraktares fordran på grund av fraktavtalet om den kan göras gällande mot den som kräver att godset skall lämnas ut.

44 § Om förmånsrätt som följer med sjöpanträtt finns bestämmelser i förmånsrättslagen (1970:979).

De fordringar som har tagits upp i 43 § har inbördes företräde till betalning efter nummerordningen där. Fordringar i samma punkt har inbördes lika rätt. En fordran som avses i 1 eller 2 går dock före en fordran i samma punkt som härrör av en annan händelse och som har uppkommit tidigare.

45 § Utlämnas gods som utgör säkerhet för en fordran eller säljs gods för fartygets eller lastens behov, upphör sjöpanträtten i godset.

Om gods säljs exekutivt upphör sjöpanträtten i det sedan försäljningen har vunnit laga kraft och köpeskillingen har betalats.

Den som utan borgenärens tillstånd har lämnat ut gods som enligt vad han insett eller bort inse utgjorde säkerhet för en fordran, svarar för vad som till följd av detta inte kan ersättas ur godset. Sådan ansvarighet har även mottagaren för en fordran, för vilken han annars inte skulle svara personligen, om han hade kännedom om fordringen när godset lämnades ut.

46 § Sjöpanträtt i inlastat gods upphör när ett år har förflutit från det att fordringen uppkom, om inte före utgången av denna tid antingen talan väckts i laga ordning eller kvarstad eller utmätning, som sedermera åtföljs av exekutiv försäljning av godset, blivit säkerställd. Preskriptionstiden skall inte löpa medan det finns laga hinder mot att godset beläggs med kvarstad eller utmäts för borgenärens fordran.

Om en fordran har kommit under behandling av dispaschör, anses att talan om fordringen har blivit väckt.

Vad i första stycket sägs om verkan av en säkerställd utmätning gäller också när gods skall säljas exekutivt under konkurs, om försäljning har begärts och godset har tagits om hand, förseglats eller märkts av kronofogdemyndigheten.

Gemensamma bestämmelser om sjöpanträtt

47 § Om en borgenär har sjöpanträtt i flera panter, utgör varje pant säkerhet för fordringens hela belopp.

Får borgenären betalt ur en pant för större del av sin fordran än som belöper på den panten efter det inbördes förhållandet mellan panternas värden vid tiden för panträttens uppkomst, inträder pantägaren för överskottet i den rätt borgenären hade till övriga panter. I pantägarens ställe och med företräde framför honom inträder den borgenär, för vars fordran panten utgjorde säkerhet särskilt, i den mån panten på grund av den andre borgenärens krav inte räcker till betalning av hans fordran.

48 § Sjöpanträtt består även om fordringen överlåts eller tas i anspråk genom utmätning eller införsel eller på annat sätt övergår till någon annan.

49 § Sjöpanträtt omfattar inte ersättning som på grund av försäkring eller av någon annan anledning betalas ut för skada på fartyg eller last.

Rätt till betalning som följer med retentionsrätt enligt 39 § får göras gällande i ersättning som på grund av försäkring eller av någon annan anledning betalas ut för skada på det fartyg eller det fartygsbygge som är föremål för retentionsrätten.

50 § Talan om betalning ur fartyg eller last för en fordran som är förenad med sjöpanträtt får väckas mot pantägaren eller befälhavaren. Vad gäller last får sådan talan dock inte väckas mot befälhavaren av fartygets ägare eller redare eller den som i egenskap av befraktare eller i annan egenskap har hand om fartygets drift i redarens ställe.

51 § När en sådan sjöpanträtt eller retentionsrätt i fartyg som avses i detta kapitel åberopas inför svensk myndighet skall svensk lag tillämpas.

Om en annan sjöpanträtt, retentionsrätt eller liknande rättighet i fartyg åberopas, skall den prövas enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat. Rättigheten skall dock stå tillbaka för sjöpanträtt eller retentionsrätt enligt detta kapitel eller hypotek som överensstämmer med 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. Rättigheten får i övrigt inte medföra bättre rätt än den rättighet enligt detta kapitel som den närmast motsvarar.

52 § Bestämmelserna i 51 § skall också tillämpas på fartyg under byggnad sedan bygget sjösatts. För tiden innan dess gäller lagen i den stat där fartyget byggs.

4 kap. Om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden

1 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller kvarstad på fartyg för anspråk som i Sverige eller ett annat land är eller kan bli föremål för rättegång i tvistemål eller för talan om enskilt anspråk i brottmål. Bestämmelserna gäller dock inte kvarstad för fordringar som avser skatter eller avgifter till stat eller kommun.

Bestämmelserna gäller för fartyg som är införda i det svenska skeppsregistret eller ett motsvarande utländskt fartygsregister. Bestämmelserna gäller dock inte för svenska skepp, om sökanden har hemvist eller sitt huvudsakliga driftställe i Sverige.

I lagen (1938:470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m.m. finns bestämmelser om att kvarstad inte får läggas på vissa fartyg. Kvarstad får inte heller läggas på fartyg som ägs eller uteslutande används av svenska staten.

2 § Vad som i allmänhet gäller om kvarstad på fartyg gäller också för kvarstad enligt detta kapitel, om något annat inte föreskrivs i kapitlet.

3 § Ett fartyg får beläggas med kvarstad endast för en sjöfordran.

Med sjöfordran enligt detta kapitel avses ett anspråk som grundar sig på någon av följande omständigheter:

1. skada som har orsakats av ett fartyg genom sammanstötning eller på något annat sätt,
2. dödsfall eller personskada som har orsakats av ett fartyg eller som har inträffat i samband med driften av ett fartyg,
3. bärgning,
4. skeppslegoavtal,
5. avtal som rör befordran av gods med ett fartyg på grundval av certeparti, konossement eller liknande,
6. förlust av eller skada på gods inklusive resgods under befordran med fartyg,
7. gemensamt haveri,
8. bodmeri,
9. bogsering,
10. lotsning,
11. leverans av varor eller materiel för ett fartygs drift eller underhåll,
12. byggande, reparation eller utrustande av ett fartyg eller kostnader för dockning,
13. lön eller annan gottgörelse till befälhavaren eller annan ombordanställd på grund av dennes anställning på fartyget,
14. befälhavares utlägg samt utlägg som gjorts av avsändare, befraktare eller avlastare eller agenter för fartygets eller dess ägares räkning,
15. tvist om äganderätten till ett fartyg,
16. tvist mellan delägare till ett fartyg om äganderätten eller besittningen till fartyget eller driften av eller intäkterna från detta,
17. panträtt på grund av inteckning eller annan på avtal grundad panträtt i fartyg.

4 § Kvarstad får läggas på det fartyg som sjöfordran hänför sig till.

Om en sjöfordran grundar sig på någon omständighet som avses i 3 § andra stycket 1 - 14, får kvarstad i stället läggas på ett annat fartyg som tillhör den som vid tiden för sjöfordrans uppkomst var ägare av det fartyg som sjöfordran hänför sig till.

Om någon annan än fartygets ägare är ansvarig för en sjöfordran enligt andra stycket, får kvarstad i stället läggas antingen på det fartyg som sjöfordran hänför sig till eller på ett annat fartyg som tillhör gäldenären.

5 § Ett fartyg får beläggas med kvarstad endast om fartyget i Sverige kan utmätas för sjöfordran. Avser sjöfordran någon annan förpliktelse än betalningsskyldighet, skall vad som nu sagts om utmätning i stället gälla annan verkställighet än verkställighet av kvarstad på fartyget.

6 § Kvarstad på ett fartyg får beviljas endast en gång för en och samma sjöfordran.

Om borgen eller någon annan säkerhet för en sjöfordran har ställts till befrielse från kvarstad, får kvarstad inte beviljas för samma sjöfordran. Kvarstad får dock beviljas, om borgenären visar att den ställda säkerheten har upphört att gälla eller att det annars finns särskilda skäl för kvarstad.

7 § Ett fartyg som är belagt med kvarstad skall hindras att avgå..

Om kvarstad har beviljats för en sjöfordran som grundar sig på sådana omständigheter som avses i 3 § andra stycket 15 eller 16, får domstolen dock

1. tillåta den som har fartyget i sin besittning att mot borgen eller annan säkerhet nyttja fartyget, eller
2. bestämma om fartygets användning på andra villkor.

8 § Om kvarstad på egendom som en ombordanställd fört ombord på ett fartyg finns bestämmelser i 22 kap. 1 §.

Avdelning II Rederi

5 kap. Om partrederi

1 § Ett partrederi föreligger om flera har kommit överens om att under delad ansvarighet gemensamt driva sjöfart med ett eget fartyg. Anmälan om ett partrederiavtal får göras hos registermyndigheten, som skall anteckna anmälningen i det register där fartyget är infört eller, om det inte är registrerat, genast kungöra den. Närmare föreskrifter om anmälnings- och kungörelseförfarandet meddelas av regeringen.

För de förpliktelser som uppkommer för partrederiet efter det att rederiavtalet har anmälts till registermyndigheten svarar varje redare endast i förhållande till sin andel i fartyget om han inte har åtagit sig större ansvarighet. För tidigare uppkomna rederiförpliktelser svarar redarna solidariskt. I fråga om betalningsansvar för vatten-

föroreningsavgift enligt 8 kap. lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg gäller 8 kap. 2 § andra stycket nämnda lag. I fråga om betalningsansvar enligt lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn gäller 5 § andra stycket andra meningen den lagen.

I fråga om redarnas inbördes rättigheter och skyldigheter gäller bestämmelserna i 2 - 18 §§ i den mån något annat inte har avtalats.

2 § För ett partrederi får en huvudredare väljas. Till huvudredare får utses en här i landet bosatt svensk, dansk, finsk eller norsk medborgare eller en svensk juridisk person.

3 § Huvudredaren är behörig att på samtliga redares vägnar företa de rättshandlingar som rederirörelsen vanligen medför, att väcka och föra talan i saker som rör rederiet samt att i övrigt företräda redarna inför domstolar och andra myndigheter i sådana saker. Huvudredaren får inte utan medredarnas samtycke överlåta fartyget eller upplåta panträtt i det eller bortfrakta det för en längre tid än ett år.

Om en huvudredare inte är vald, kan vilken som helst av redarna sökas att svara även för de övriga i saker som rör rederiet.

4 § Huvudredaren skall på lämpligt sätt hålla redarna underrättade om rederiets verksamhet. Han skall rådgöra med dem i alla viktiga angelägenheter.

5 § Beslut i partrederiets angelägenheter fattas vid allmänt sammanträde, till vilket var och en av redarna har kallats minst en vecka i förväg genom rekommenderat brev eller telegram eller telexmeddelande under sin senast kända adress. Kallelsen skall innehålla upplysning om vad som skall behandlas på sammanträdet.

Allmänt sammanträde krävs inte för ett beslut som samtliga redare biträder eller som är så brådskande att det inte kan anstå till dess ett sådant sammanträde kan hållas.

6 § På en redares begäran skall protokoll föras över vad som förekommer av vikt vid ett allmänt sammanträde. En redare som har uteblivit från ett allmänt sammanträde eller av någon annan anledning inte har deltagit i ett beslut, skall underrättas om vad som beslutats.

7 § Vid omröstning räknas varje redares röstetal efter hans andel i fartyget. Om något annat inte följer av tredje stycket, gäller som beslut den mening som har fått det högsta röstetalet. Vid lika röstetal gäller den mening som huvudredaren biträder. Val av huvudredare skall dock avgöras genom lottning, om flera fått lika röstetal.

Ett beslut vid allmänt sammanträde är bindande för en redare som har uteblivit från sammanträdet.

Ett beslut som har fattats i en annan ordning än vid ett allmänt sammanträde eller som innebär att rederiet skall upplösas gäller endast om det biträds av redare som tillsammans äger mer än hälften i fartyget. Ett beslut som strider mot rederiavtalet eller på något annat sätt mot rederiets ändamål och som inte avser rederiets upplösning gäller endast om samtliga redare är eniga.

8 § Huvudredaren kan när som helst skiljas från sitt uppdrag genom ett beslut enligt 5 och 7 §§. En huvudredare som själv äger minst hälften i fartyget kan på en medredares talan av domstol skiljas från uppdraget, om det finns giltig anledning.

9 § Huvudredaren svarar för att rederiets bokföring fullgörs enligt lag och andra författningar. Han skall inför redarna redovisa sin förvaltning av rederiets angelägenheter. Redovisningen skall avse kalenderår och avges inom två månader efter årets utgång.

Redovisningen skall avges skriftligen till varje redare. För granskning av redovisningen har redare rätt att ta del av rederiets räkenskapshandlingar.

Om en redare vill klandra redovisningen, skall han väcka talan vid domstol inom sex månader från det att han fått del av den. En redare som försummar detta har förlorat sin rätt till klander, om inte huvudredaren har förfarit svikligt.

10 § Varje redare skall bidra till utgifterna för rederiets verksamhet i förhållande till sin andel i fartyget. Om en redare trots uppmaning inte betalar sitt bidrag till beslutad utgift och huvudredaren eller en annan redare lägger ut beloppet, skall den betalningsskyldige redaren betala ränta på det förskotterade beloppet enligt 6 § räntelagen (1975:635).

11 § Vinst och förlust av rederiets verksamhet fördelas mellan redarna i förhållande till deras andelar. Ett överskott som inte behövs för rederiets utgifter skall delas ut.

Den som enligt 10 § förskotterat bidrag för en annan har rätt att i avräkning på sin fordran lyfta utdelning som belöper på dennes andel.

12 § Om en andel i fartyget övergår till någon annan, skall förvärvaren eller hans fångesman genast underrätta huvudredaren och övriga redare om detta.

Om en redare har blivit medborgare i en främmande stat, skall han genast underrätta huvudredaren och övriga redare om detta.

13 § En redare har rätt att lösa till sig en andel i fartyget som på något annat sätt än genom förvärv vid en exekutiv försäljning eller offentlig auktion har övergått till någon annan än en medredare.

Lösningsrätten gäller dock inte mot en medredares make, avkomling eller avkomlings make. En redare som vill utöva sin lösningsrätt skall meddela förvärvaren detta inom en månad från det att han underrättades om förvärvet. Försummas detta är lösningsrätten förfallen.

Om flera redare gör sin lösningsrätt gällande, skall den utövas i förhållande till deras andelar.

Lösensumman skall motsvara den övergångna andelens fulla värde.

14 § En redare, vars andel i fartyget har övergått till någon annan, blir inte fri från ansvarighet mot de övriga redarna för de förpliktelser som han hade vid övergången. Inte heller blir han fri från ansvarighet mot dem för därefter uppkommande rederiförpliktelser förrän huvudredaren eller samtliga redare har underrättats om övergången.

Förvärvaren av andelen inträder i förhållande till de övriga redarna genast i en redares alla rättigheter och skyldigheter. Han är på samma sätt som sin fångesman bunden av de beslut som har träffats och de åtgärder som vidtagits före övergången. De övriga redarna får från hans utdelning räkna av en sådan fordran på bidrag till rederiets verksamhet som gäller mot fångesmannen.

Den nye redaren svarar i förhållande till tredje man endast för de rederiförpliktelser som uppkommer efter andelsövergången. Innan inskrivning har sökts för förvärvet eller anmälan har gjorts om detta svarar även hans fångesman för sådana rederiförpliktelser i förhållande till tredje man som varken kände till eller borde ha känt till andelsövergången.

15 § Om inte annat följer av 16 §, skall rederiet upplösas sex månader efter det att en redare begärt det hos medredarna.

På begäran av en redare skall rederiet omedelbart upplösas om

1. fartyget utan redarens åtgärd eller samtycke har upphört att vara svenskt och lösningsrätt inte kan utövas enligt 13 §,
2. huvudredaren har skilts från sitt uppdrag av domstol,
3. en medredare inte kan fullgöra sina förpliktelser som redare, eller
4. rederiet förvaltas på ett sådant sätt att redarens rätt kränks.

16 § En redare har rätt att lösa ut en medredare som enligt 15 § första stycket har begärt att rederiet skall upplösas eller till vilken en upplösningsgrund enligt 15 § andra stycket hänför sig. Den som vill utöva sin utlösningsrätt skall meddela medredaren detta inom en månad från det att han fått del av dennes begäran om upplösning enligt 15 § första stycket eller han fått kännedom om att en upplösningsgrund enligt samma paragraf andra stycket hade inträtt. Försummas detta är utlösningsrätten förfallen.

Bestämmelserna i 13 § andra och tredje styckena skall också tillämpas.

17 § Vid upplösning av ett partrederi skall fartyget säljas.

Om redarna inte enas om försäljningsorten, bestäms den av en god man som utses enligt lagen (1904:48 s. 1) om samäganderätt. Enas de inte om sättet för försäljningen, skall denna ske på offentlig auktion. Därvid skall lagen om samäganderätt tillämpas, om försäljningen skall ske i Sverige.

När lagen om samäganderätt tillämpas skall tingsrätten i fartygets hemort vara laga domstol.

18 § Den som har en större andel i fartyget än hälften har rätt att träda in som fartygets befälhavare, om han är behörig till det.

Är den som har större andel i fartyget än hälften befälhavare, skall rätten på en annan delägares talan skilja honom från befattningen, om det finns giltig anledning.

6 kap. Om befälhavare

1 § Befälhavaren skall innan en resa påbörjas se till att fartyget är sjövärdigt enligt 1 kap. 9 §.

Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålls i sjövärdigt skick efter vad som nu sagts.

Om fel eller brist i sjövärdigheten inte kan avhjälpas genast, skall befälhavaren omedelbart underrätta redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget.

2 § Befälhavaren skall se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap.

Han skall känna till de påbud och föreskrifter om sjöfarten som gäller för de farvatten som fartyget skall trafikera och på de orter som det skall anlöpa.

3 § Om ett fartyg prejas av en behörig civil eller militär myndighet, är befälhavaren skyldig att lyda prejningen. Om det efter prejning eller annars begärs av en behörig myndighet, är befälhavaren också skyldig att låta fartyget visiteras. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om prejning och visitering.

4 § Befälhavaren är ansvarig för att föreskrivna dagböcker förs på fartyget. Bestämmelser om dagböcker finns i 18 kap.

Befälhavaren är skyldig att på fartyget medföra andra skeppshandlingar och ett exemplar av denna lag enligt föreskrifter som med-

delas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket.

5 § Befälhavaren skall se till att lastning och lossning sker och att resan utförs med tillbörlig skyndsamhet.

Innan befälhavaren påbörjar bärgning av ett fartyg eller av gods, skall han noga överväga om detta är förenligt med hans skyldigheter mot dem vilkas intressen han skall bevaka.

6 § Om fartyget råkar i sjönöd, är befälhavaren skyldig att göra allt som står i hans makt för att rädda de ombordvarande och bevara fartyget och lasten. Han skall, om det är möjligt, se till att dagböcker och andra skeppshandlingar förs i säkerhet samt vidta åtgärder för bärgning av fartyg och gods. Så länge som det finns rimlig utsikt att fartyget kan räddas får befälhavaren inte överge det utan att hans liv är i allvarlig fara.

Anträffar befälhavaren någon i sjönöd är han skyldig att lämna all hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda den nödställde, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget eller de ombordvarande. Om befälhavaren i annat fall får kännedom om att någon är i sjönöd eller om han får kännedom om någon fara som hotar sjötrafiken, är han under de förutsättningar som nyss angetts skyldig att vidta åtgärder för att rädda den nödställde eller avvärja faran i enlighet med de föreskrifter som regeringen meddelat för sådana fall.

7 § Om befälhavaren är frånvarande eller har förfall, beslutar den främste av de närvarande styrmännen om saker som inte tål uppskov.

Lämnar befälhavaren fartyget skall han underrätta den främste av de närvarande styrmännen eller, om någon styrman inte är närvarande, någon annan av besättningen och ge de anvisningar som behövs. När fartyget inte ligger förtöjt i hamn eller på en säker ankarplats får befälhavaren inte lämna fartyget utan att det är nödvändigt. Om fara hotar, får han inte vara borta från fartyget.

Avlider befälhavaren eller blir han på grund av sjukdom eller någon annan tvingande anledning ur stånd att föra fartyget eller överger han tjänsten, träder den främste av styrmännen i hans ställe till dess en ny befälhavare har utsetts. I dessa fall skall redaren genast underrättas.

8 § Befälhavaren är behörig att på redarens vägnar

1. företa rättshandlingar som avser bevarandet av fartyget eller utförandet av resan,
2. träffa avtal om att på resan ta med gods och, på ett fartyg som är avsett för det, passagerare, samt
3. väcka talan i mål som rör fartyget och föra denna talan.

Medel för sådana ändamål som avses i första stycket får befälhavaren vid behov skaffa genom lån eller genom att pantsätta eller sälja av redarens gods eller, i nödfall, av lasten. Om rättshandlingen inte var nödvändig är den ändå bindande om tredje man var i god tro.

Befälhavaren skall underrätta redaren om åtgärder av vikt som han ansett nödvändiga för fartygets eller de ombordvarandes säkerhet, om resans förlopp, om de rättshandlingar som företagits under resan och om allt annat som kan vara till nytta för redaren att känna till. Innan en åtgärd av vikt vidtas bör befälhavaren begära anvisningar av redaren eller det ombud som denne har anvisat. Om medel behövs för fartyget och redarens anvisningar inte kan avvaktas, skall befälhavaren skaffa medlen på det sätt som är billigast för redaren.

9 § Befälhavaren skall under resan noggrant vårda lasten och i övrigt bevaka lastägarens intressen.

Befälhavaren är behörig att, i enlighet med vad som gäller för en transportör eller bortfraktare, företa rättshandlingar på lastägarens vägnar samt väcka talan i mål som rör lasten och föra denna talan.

10 § Befälhavaren svarar inte för de förbindelser som han har ingått på redarens eller lastägarens vägnar.

11 § Befälhavaren skall ersätta den skada som han genom fel eller försummelse i tjänsten orsakar redaren, lastägaren eller någon annan vars intressen han skall bevaka.

Skadestånd som befälhavaren enligt första stycket eller i övrigt skall betala kan sättas ned efter vad som är skäligt med hänsyn till beskaffenheten av det fel eller den försummelse som ligger honom till last, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt. I fråga om skadeståndsansvaret för en befälhavare som är arbetstagare gäller dock 4 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

12 § När redaren begär det skall befälhavaren avge redovisning. Om redaren vill klandra redovisningen, skall han väcka talan inom sex månader efter det att redovisningen mottogs. Klandras inte redovisningen inom denna tid, har redaren förlorat sin talan, om inte befälhavaren har förfarit svikligt.

I redovisningen skall befälhavaren påföra redaren all särskild ersättning som han har fått av avsändare, befraktare, lastägare, leverantörer eller andra med vilka han har haft att göra i egenskap av befälhavare.

13 § Om fartyget beläggs med kvarstad eller utmäts av en utländsk myndighet, skall befälhavaren genast underrätta närmaste svenska utlandsmyndighet i den främmande staten och, i fråga om skepp,

registermyndigheten. Den utländska myndighetens bevis om åtgärden skall snarast sändas till registermyndigheten om det är möjligt.

Första stycket tillämpas också när kvarstaden eller utmätningen hävs.

14 § Befälhavaren på ett svenskt handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg skall genast rapportera till den myndighet regeringen föreskriver

1. när någon i samband med fartygets drift har eller kan antas ha avlidit eller har fått svår kroppsskada,
2. när någon ombordanställd i annat fall har eller kan antas ha avlidit eller har fått svår kroppsskada,
3. när någon i annat fall än som avses i 1 och 2 har eller kan antas ha drunknat från fartyget eller avlidit ombord och begravts i sjön,
4. när allvarlig förgiftning har eller kan antas ha inträffat ombord,
5. när fartyget har sammanstött med ett annat fartyg eller stött på grund,
6. när fartyget har övergetts i sjön,
7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan antas ha uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget, eller
8. när förskjutning av någon betydelse har inträffat i lasten.

Regeringen får föreskriva att rapportering av händelser som är av betydelse för sjösäkerheten skall ske också i andra fall än som anges i första stycket.

Befälhavaren skall rapportera till Sjöfartsverket när i anledning av en händelse som har eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift sjöförklaring skall hållas enligt 18 kap. 7 §.

Bestämmelser om befälhavarens skyldigheter vid sjöförklaring finns i 18 kap.

15 § Bestämmelser om befälhavarens skyldigheter vid sammanstötning mellan fartyg finns i 8 kap. 4 §.

16 § Bestämmelser om befälhavarens skyldighet att ta med sjöman ombord på fartyget finns i 22 kap. 2 §.

Avdelning III Ansvar

7 kap. Allmänna bestämmelser om ansvar

1 § Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, en medlem av besättningen eller en lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig, om skada vållas av någon annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Skadestånd som redaren har betalat har han rätt att kräva tillbaka av den som vållat skadan.

Bestämmelser om inskränkning av en redares ansvarighet finns i 9 och 13 - 15 kap.

8 kap. Om skada genom fartygssammanstötning

1 § Om två fartyg sammanstöter så att skada uppstår på det ena fartyget eller på personer eller gods som finns ombord och sammanstötningen är orsakad genom vållande på någon av sidorna, skall den sidan ersätta skadan.

Har sammanstötningen orsakats genom vållande på båda sidorna, skall dessa betala ersättning enligt förhållandet mellan de på ömse sidor gjorda felen. Om omständigheterna inte ger 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 svarar dock båda sidor solidariskt.

Om den ena sidan har betalat mer än sin del, får den sidan kräva den andra på det överskjutande beloppet. Mot ett sådant krav kan göras gällande samma rätt till befrielse från eller begränsning av ansvarighet som hade kunnat åberopas mot den skadelidande enligt denna eller en motsvarande främmande lag eller enligt förbehåll som är förenligt med den tillämpliga lagen. Ett förbehåll får dock inte åberopas till befrielse från eller begränsning av ansvarighet utöver vad som följer av bestämmelserna i 13 - 15 kap. eller motsvarande bestämmelser i den främmande lagen.

Vid bedömandet av frågan om vållande till en sammanstötning skall särskilt beaktas om tiden medgav överläggning eller inte.

2 § Om en sammanstötning har inträffat genom en olyckshändelse eller om det inte kan utredas att den orsakats av vållande på någon av sidorna, svarar vardera sidan för sin skada.

3 § Bestämmelserna i denna lag om sammanstötning mellan fartyg skall tillämpas även när till följd av ett fartygs manövrering eller på liknande sätt skada orsakas på ett annat fartyg eller på personer eller gods som finns ombord , utan att fartygen sammanstöter.

4 § Om ett fartyg har sammanstött med ett annat fartyg är det befälhavarens skyldighet att lämna det andra fartyget och de ombordvarande där all behövlig och möjlig hjälp ur den uppkomna faran, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget och de ombordvarande. Han skall också för det andra fartygets befälhavare uppge namnet på det egna fartyget och dess hemort samt den ort eller den hamn varifrån det kommer och den dit det skall gå.

9 kap. Om ansvarsbegränsning

1 § Redaren har rätt att enligt bestämmelserna i detta kapitel begränsa sin ansvarighet. Samma rätt har en sådan ägare av ett fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare, godsets avsändare samt var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning. Med bärgning avses även åtgärder enligt 2 § första stycket 4, 5 och 6.

Om ansvar görs gällande mot någon för vilken redaren eller någon annan person som avses i första stycket svarar, har även denne rätt att begränsa sin ansvarighet enligt bestämmelserna i detta kapitel.

Den som på grund av ansvarighetsförsäkring svarar för en fordran som är föremål för begränsning har rätt att begränsa sin ansvarighet i samma utsträckning som försäkringshavaren.

2 § Om inte annat följer av bestämmelserna i detta kapitel, föreligger rätt till ansvarsbegränsning, oavsett grunden för ansvarigheten, beträffande fordringar med anledning av

1. person- eller sakskada, om skadan har uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,
2. skada på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods, passagerare eller deras resgods,
3. annan skada, om den har orsakats av intrång i en rättighet som inte grundar sig på avtal och den har uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,
4. åtgärder för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord, som har sjunkit, strandat, övergetts eller blivit vrak,
5. åtgärder för att avlägsna, förstöra eller oskadliggöra fartygets last, och
6. åtgärder för att avvärja eller begränsa skada för vilken ansvarsbegränsning gäller, och skada som har orsakats av sådana åtgärder.

Har den som får begränsa sitt ansvar en motfordran mot borgenären och grundar sig fordringen och motfordringen på en och samma händelse, skall begränsningen avse endast den del av fordringen som överstiger motfordringen.

3 § Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte beträffande

1. en fordran på bärgarlön, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 2 § första stycket 4, 5 eller 6,
2. en fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 1 § och 2 § första stycket lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss,

3. en fordran som är underkastad en internationell konvention eller en nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvarighet för atomskada,

4. en fordran med anledning av atomskada orsakad av atomfartyg,

5. en fordran med anledning av skada som har drabbat en lots eller den som är anställd hos någon som avses i 1 § första stycket och vars skyldigheter står i samband med fartygets drift eller med bärgningen, och

6. en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

4 § Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte för den som visas själv ha vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

5 § Om rätt till ansvarsbegränsning föreligger, skall ansvarsbeloppen bestämmas på följande sätt.

1. För fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets egna passagerare är ansvarsgränsen 46 666 särskilda dragningsrätter (SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 25 miljoner SDR.

2. För andra fordringar med anledning av personskada är ansvarsgränsen 333 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 500. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 501 till 3 000 med 500 SDR,
för varje dräktighetstal från 3 001 till 30 000 med 333 SDR,
för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 250 SDR, och
för varje dräktighetstal över 70 000 med 167 SDR.

3. För andra slag av fordringar samt fordringar som avses i 2, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som anges där, är ansvarsgränsen 167 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 500. Är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

för varje dräktighetstal från 501 till 30 000 med 167 SDR,
för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 125 SDR, och
för varje dräktighetstal över 70 000 med 83 SDR.

4. Ansvarsgränserna i 1 - 3 gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot redaren, ägare av fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare, godsets avsändare samt mot någon för vilken dessa svarar.

5. Ansvarsgränserna för bärgare som inte utför bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg som bärgningen avser, skall motsvara de ansvarsgränser som gäller för fartyg med en dräktighet av 1 500. Ansvarsgränserna gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot en sådan bärgare och mot någon för vilken denne svarar.

6. Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningskonvention. Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

6 § Varje ansvarsbelopp skall fördelas mellan borgenärerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser.

Om det belopp som avses i 5 § 2 inte räcker till för betalning av de fordringar som anges där, skall återstoden av dessa fordringar betalas ur det belopp som nämns i 5 § 3 med samma rätt som övriga där angivna fordringar.

Har redaren eller någon annan, innan ansvarsbeloppet fördelats, helt eller delvis betalat en fordran, inträder han i borgenärens rätt intill det belopp som han har betalat.

Visar redaren eller någon annan att han senare kan bli skyldig att helt eller delvis betala en fordran som han, om den hade betalats före ansvarsbeloppets fördelning, skulle ha kunnat kräva åter ur ansvarsbeloppet enligt tredje stycket, skall medel tills vidare avsättas för att han senare skall kunna göra sin rätt gällande.

7 § Om det med anledning av en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning här i landet har väckts talan eller framställts begäran om kvarstad eller andra rättsliga åtgärder, kan en begränsningsfond upprättas. Fonden skall upprättas hos den domstol där talan har väckts eller hos sjörättsdomstolen för den ort där kvarstad eller andra rättsliga åtgärder har begärts.

En begränsningsfond anses upprättad med verkan för alla personer som kan åberopa samma ansvarsgräns. Den är avsedd för betalning endast av fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser.

Sedan en begränsningsfond har upprättats i Sverige, får här i landet talan om en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning väckas endast i begränsningsmål. Detta gäller också talan om frågan huruvida den som har upprättat begränsningsfonden har rätt till ansvarsbegränsning och om frågan om fördelning av fonden.

Behörig att väcka talan i ett begränsningsmål är den som har upprättat fonden, dennes försäkringsgivare och den som gör gällande en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning.

Närmare bestämmelser om begränsningsfond och begränsningsmål finns i 12 kap.

8 § Den som har gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond som har upprättats i Sverige eller i en annan konventionsstat, kan inte med anledning av denna fordran erhålla säkerhetsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller någon annan egendom, som tillhör någon som fonden har verkan för enligt 7 § andra stycket och som har rätt till ansvarsbegränsning.

Sedan en begränsningsfond har upprättats här i landet eller i Danmark, Finland eller Norge, kan säkerhetsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller någon annan egendom som tillhör någon som fonden har verkan för enligt 7 § andra stycket och som har rätt till ansvarsbegränsning inte ske med anledning av en fordran som kan göras gällande mot fonden. Har säkerhetsåtgärd eller utmätning redan skett, skall åtgärden hävas. Säkerhet som har ställts för att avvärja säkerhetsåtgärd eller utmätning eller för att få en sådan åtgärd hävd skall friges.

Har fonden upprättats i en annan konventionsstat än som avses i andra stycket, kan rätten eller kronofogdemyndigheten avslå en begäran om säkerhetsåtgärd eller utmätning, häva en säkerhetsåtgärd eller utmätning som redan har skett eller frige en säkerhet som har ställts. En begäran om säkerhetsåtgärd eller utmätning skall alltid avslås och, om fonden har upprättats innan en sådan åtgärd vidtagits eller säkerhet ställts, åtgärden hävas och säkerheten friges, när fonden upprättats i

a) den hamn där den händelse har inträffat på vilken fordringen grundas eller, om händelsen inte har ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget har anlöpt efter händelsen, eller

b) landstigningshamnen, om fordringen avser personskada som har drabbat en person ombord på fartyget, eller

c) lossningshamnen, om fordringen avser skada på fartygets last.

Första och tredje styckena kan även tillämpas om det visas att en fond som har upprättats i en stat som inte är konventionsstat är jämställbar med en sådan begränsningsfond som avses i 7 §.

Denna paragraf gäller endast om borgenären kan framställa krav mot begränsningsfonden vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och han har möjlighet att av fondens medel få ut vad som belöper på hans fordran och föra över det till ett annat land.

9 § Ansvarsbegränsning kan åberopas även om en begränsningsfond inte upprättas.

Har talan väckts om en fordran som är föremål för ansvarsbegränsning, skall rätten, om någon begränsningsfond inte har upprättats, vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel endast beakta den fordran som målet gäller. Vill svaranden att även en annan fordran, för vilken samma ansvarsbelopp gäller, skall beaktas vid ansvarsbegränsningen, skall förbehåll om detta tas in i domen.

En dom som inte innehåller förbehåll enligt andra stycket får verkställas trots bestämmelserna i 8 §. Innehåller domen ett sådant förbehåll kan den ändå verkställas, såvida inte en begränsningsfond upprättas och kronofogdemyndigheten med tillämpning av 8 § finner att ansökningen om verkställighet skall avslås.

Om en begränsningsfond inte har upprättats, kan parterna hänskjuta frågan om ansvarsbeloppets storlek och fördelning till utred-

ning och avgörande genom dispasch. Bestämmelser om talan mot dispasch finns i 21 kap.

10 § Ansvarsgränserna för örlogsfartyg och andra fartyg som vid tiden för händelsen ägs eller brukas av en stat och används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, får inte i något fall understiga de gränser som gäller för ett fartyg med en dräktighet av 5 000. Om en fordran avser ersättning för skada som har orsakats av ett sådant fartygs särskilda egenskaper eller användning, föreligger dock inte någon rätt till ansvarsbegränsning. Bestämmelserna i detta stycke gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning eller bärgning.

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borrning efter havsbottnens naturtillgångar skall vara 12 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 och 20 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 3, om fordringarna gäller skada som har orsakats medan fartyget används i borrningsverksamhet. För fordran på ersättning för oljeskada gäller särskilda bestämmelser.

Flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottnens naturtillgångar anses som fartyg vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel. Ansvarsgränserna för sådana plattformar skall dock alltid motsvara de belopp som anges i andra stycket.

11 § När begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk domstol, skall 1 - 10 §§ tillämpas. Om det finns en fordran som avses i 3 § 5 och är lagen i någon annan konventionsstat tillämplig på tjänsteavtalet, skall dock frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt den lagen.

Bestämmelserna i 1 - 10 §§ hindrar inte tillämpningen av i övrigt gällande regler om jämkning av en skadevållares ansvar.

Med konventionsstat förstås i detta kapitel en stat som är bunden av 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar.

10 kap. Om ansvar för oljeskada

1 § Om oljeskada finns särskilda bestämmelser i lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

11 kap. Om ansvar för atomskada

1 § Om atomskada finns särskilda bestämmelser i atomansvarighetslagen (1968:45).

12 kap. Om begränsningsfond och begränsningsmål

1 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller begränsningsfond som upprättas enligt 9 kap. 7 § (globalfond).

Bestämmelserna i 3 - 15 §§ tillämpas också i vissa delar i fråga om begränsningsfond som upprättas enligt 6 § lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss.

2 § En globalfond skall motsvara

1. summan av de belopp som enligt 9 kap. 5 § utgör ansvarsgräns för de fordringar beträffande vilka ansvarsbegränsning görs gällande och som har uppkommit på grund av en och samma händelse, och

2. ränta på belopp som avses i 1, beräknad enligt 6 § räntelagen (1975:635), för tiden från dagen för händelsen till dagen för fondens upprättande.

3 § Den som ansöker om upprättande av en begränsningsfond skall betala fondbeloppet till rätten eller ställa tillfredsställande säkerhet för detta.

I ansökningen, som skall vara skriftlig, skall sökanden redogöra för omständigheterna i saken och lämna uppgift om namn och adress på dem som kan antas vilja anmäla fordringar mot fonden.

I ärenden om begränsningsfond gäller lagen (1946:807) om handläggning av domstolsärenden, om inte annat sägs i detta kapitel.

4 § Rätten skall fastställa fondens storlek och avgöra om erbjuden säkerhet kan godtas.

Om det inte finns särskilda skäl mot det, skall rätten även besluta att sökanden till rätten skall betala in eller ställa tillfredsställande säkerhet för ett tilläggsbelopp avsett att täcka ersättning till förvaltare i fonden, rättegångskostnader och andra kostnader med anledning av fondens upprättande och fördelning samt ansvaret för ränta för tiden efter fondens upprättande.

Framgår det av beslutet att tillräcklig inbetalning har gjorts eller att tillfredsställande säkerhet har ställts, anses fonden upprättad den dag då beslutet har meddelats. I annat fall anses fonden upprättad den dag då inbetalning har skett eller säkerheten har ställts.

Beslut som avses i första och andra styckena gäller till dess annat förordnas eller frågan om fondens fördelning avgörs. Innefattar ett sådant beslut att ett högre belopp skall betalas eller ytterligare säkerhet ställas, skall rätten förelägga den som har upprättat fonden att inom en viss tid betala in felande belopp eller ställa ytterligare säkerhet. Om föreläggandet inte följs, förordnar rätten att fonden inte längre skall ha sådan verkan som avses i 9 kap. 8 § och 8 § i detta kapitel. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

Beslut som avses i första och andra styckena och förordnande enligt fjärde stycket överklagas särskilt.

5 § När en begränsningsfond har upprättats, skall rätten genast låta kungöra detta. I kungörelsen skall samtliga borgenärer uppmanas att skriftligen anmäla sina fordringar hos rätten inom en viss tid (anmälningsfrist), som inte får understiga två månader. En upplysning om bestämmelserna i 9 kap. 7 § tredje stycket och i 8 och 15 §§ i detta kapitel skall tas in i kungörelsen.

Kungörelsen skall införas i Post- och Inrikes Tidningar och i en ortstidning. Om det finns skäl till det skall kungörelse ske även i annan stat.

Den som har upprättat fonden och alla kända borgenärer skall underrättas om kungörelsen genom särskilt meddelande.

6 § Om det är lämpligt med hänsyn till sakens beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt, skall rätten när en begränsningsfond har upprättats förordna om förvaltare i fonden. Förvaltaren skall, förutom vad som anges i 11 § andra stycket, ha till uppgift att delta vid handläggningen av fondärendet eller begränsningsmålet och vid förhandlingar mellan parterna. En förvaltare skall vara lagfaren och ha den särskilda insikt och erfarenhet som uppdraget kräver.

Ersättning till förvaltaren fastställs av rätten.

7 § En borgenär som anmäler en fordran skall lämna rätten uppgift om fordringens storlek och grunden för denna. Har dom meddelats angående fordringen eller pågår särskild rättegång om denna, skall uppgift lämnas om detta.

8 § För en fordran som inte har anmälts till rätten innan handläggningen av frågan om fondens fördelning avslutas vid tingsrätten, kan ersättning endast betalas ut enligt 14 § andra stycket.

9 § Fonden kan inte upplösas förrän anmälningsfristen har gått ut och såväl den som har upprättat fonden som de borgenärer vilka har gjort gällande fordringar mot fonden samtycker till det.

10 § Med begränsningsmål avses ett mål i vilket frågor om ansvar och dess begränsning och om anmälda fordringar avgörs samt fonden fördelas. Ett begränsningsmål inleds genom att talan väcks genom stämning vid den domstol där fonden är upprättad. Sedan målet har inletts kan talan väckas utan stämning.

Om inte annat sägs i detta kapitel, gäller i begränsningsmål rättegångsbalkens regler om tvistemål vari förlikning om saken är tillåten.

11 § I begränsningsmål skall rätten, sedan den anmälningsfrist som anges i 5 § har gått ut, hålla fondsammanträde. Till sammanträdet skall rätten kalla förvaltaren, den som har upprättat fonden, den som har inlett begränsningsmålet och borgenärerna. Även annan person,

vars rätt är berörd, skall kallas. Vid fondsammanträdet skall behandlas frågor om ansvar och dess begränsning, om ansvarsbeloppets storlek och om anmälda fordringar.

Före fondsammanträdet skall förvaltaren granska anmälda fordringar samt, om det kan ske, upprätta förslag till fondens fördelning. Förslaget skall översändas till dem som har kallats till sammanträdet. Har någon förvaltare inte förordnats skall rätten vidta dessa åtgärder.

Om någon invändning mot förslaget med de ändringar som kan ha gjorts vid fondsammanträdet inte kvarstår när detta avslutas, skall förslaget läggas till grund för fondens fördelning.

Kvarstår någon invändning när fondsammanträdet avslutas, skall rätten bestämma en viss tid inom vilken den som har framställt invändningen skall ange om han vidhåller den och begär rättens prövning av tvisten. Har en sådan begäran inte framställts i rätt tid, anses invändningen förfallen. Om den vidhålls skall rätten så snart som möjligt pröva tvisten.

Parter i en sådan tvist som anges i fjärde stycket är den som har framställt en invändning och den mot vilken invändningen riktas.

12 § Ett fondsammanträde är att jämställa med muntlig förberedelse, om inte annat sägs i detta kapitel.

Tredskodom får inte meddelas vid utevaro från ett fondsammanträde. Uteblir någon som har kallats till ett sådant sammanträde, får målet handläggas och avgöras trots utevaron. Detta skall anges i kallelsen till sammanträdet.

13 § Efter utgången av anmälningsfristen kan rätten förordna att en viss del av de fordringar som har visats föreligga skall betalas omedelbart.

Tingsrättens beslut i frågor som avses i första stycket överklagas särskilt. Hovrättens beslut i sådana frågor får inte överklagas.

14 § När samtliga tvister är avgjorda skall rätten besluta om fördelning av fonden. Om huvudförhandling inte behövs med hänsyn till utredningen, får målet avgöras utan sådan förhandling.

Rätten kan avsätta ett visst belopp till att täcka fordringar som inte har anmälts innan handläggningen av frågan om fondens fördelning har avslutats vid tingsrätten. Detta belopp fördelas när samtliga anmälda fordringar har behandlats och det kan antas att ytterligare fordringar inte kommer att anmälas.

Fördelning av fonden skall ske även om den som har upprättat fonden inte har rätt till ansvarsbegränsning. I ett sådant fall kan rätten på yrkande meddela dom avseende den del av en fordran som inte får utdelning ur fonden.

15 § Ett lagakraftvunnet avgörande i begränsningsmålet i frågor om ansvar, rätten till ansvarsbegränsning, ansvarsbeloppets storlek, anmälda fordringar och fondens fördelning gäller mot alla som kan göra gällande fordringar mot fonden, oavsett om de har anmält sina fordringar eller inte.

Avdelning IV Avtal om befordran till sjöss

13 kap. Om styckegodstransport

Inledande bestämmelser

Definitioner

1 § I detta kapitel avses med

transportör: den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss,

undertransportör: den som i enlighet med ett uppdrag av transportören utför transporten eller en del av den,

avsändare: den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss,

avlastare: den som avlämnar godset för transport,

transportdokument: ett konossement eller ett annat dokument som utfärdas till bevis om transportavtalet,

konventionen: 1924 års internationella konvention rörande konossement med de ändringar som skett genom 1968 och 1979 års tilläggsprotokoll (Haag-Visbyreglerna), och

konventionsstat: en stat som är bunden av konventionen.

Tillämpningsområde

2 § Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om sjötransport i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Vid avtal om sjötransport i inrikes fart i Danmark, Finland och Norge gäller lagen i det land där transporten utförs.

I annan fart gäller bestämmelserna avtal om sjötransport mellan två stater om

1. den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat,
2. den avtalade lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge,
3. flera lossningshamnar anges i avtalet och en av dessa är den faktiska lossningshamnen samt denna ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge,
4. transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat, eller

5. i transportdokumentet bestäms att konventionen eller lag som grundas på konventionen skall gälla.

Oavsett vad som sägs i andra stycket får dock avtalas att avtalet om sjötransport skall vara underkastat lagen i en annan bestämd konventionsstat, om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.

Certepartifart

3 § Bestämmelserna i detta kapitel är inte tillämpliga på certepartier för hel- eller delbefraktning av fartyg. Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti, skall emellertid bestämmelserna tillämpas på konossementet när detta bestämmer förhållandet mellan transportören och innehavaren av konossementet.

Om ett avtal gäller transport med fartyg av gods fördelat på flera resor under en angiven tidsrymd, skall bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på varje resa. Utförs resan enligt ett certeparti gäller dock första stycket.

Avtalsbestämmelser

4 § En bestämmelse i ett transportavtal eller ett transportdokument är ogiltig i den mån den avviker från bestämmelserna i detta kapitel eller från bestämmelserna i 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket. Ogiltigheten påverkar inte giltigheten av avtalet eller dokumentet i övrigt. En bestämmelse som ger transportören rätt till försäkringsersättning för godset eller annan liknande bestämmelse är ogiltig.

Första stycket gäller dock inte 5, 8 - 11 §§ och 14 - 23 §§ och utgör inte heller hinder mot att det tas in bestämmelser i transportavtalet om gemensamt haveri. Transportören får utöka sitt ansvar och sina förpliktelser enligt detta kapitel.

Om transportavtalet är underkastat konventionen eller på denna grundad lag i en konventionsstat, skall transportdokumentet innehålla uppgift om detta samt om att villkor som avviker från sådana bestämmelser till avsändarens, avlastarens eller mottagarens nackdel är ogiltiga.

Är det, med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden eller villkor under vilka transporten skall utföras, skäligt att genom avtal inskränka transportörens ansvarighet eller utvidga hans rättigheter enligt detta kapitel, skall ett sådant avtal gälla.

Avlämnande av godset

5 § Avlastaren skall avlämna godset på den plats och inom den tid som transportören har angett. Det skall avlämnas på ett sådant sätt och i ett sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvas, transporteras och lossas.

Undersökning av förpackningen

6 § Transportören skall i skälig omfattning undersöka om godset är förpackat på ett sådant sätt att det inte skadas eller kan orsaka skada på person eller egendom. Om godset avlämnas i container eller liknande transportanordning, är transportören dock inte skyldig att undersöka den invändigt utom när det finns anledning att misstänka att transportanordningen är bristfälligt packad.

Transportören skall underrätta avsändaren om de brister som han har upptäckt. Han är inte skyldig att transportera godset, om han inte genom skäliga åtgärder kan göra det lämpat för transport.

Farligt gods

7 § Farligt gods skall vara märkt som farligt på lämpligt sätt. Avsändaren skall i god tid underrätta transportören och den undertransportör till vilken godset avlämnas om godsets farliga beskaffenhet och ange de säkerhetsåtgärder som kan vara nödvändiga.

Om avsändaren i annat fall känner till att godset är av sådan beskaffenhet att transporten kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person, fartyg eller last, skall han även upplysa om detta.

Gods som fordrar särskild vård

8 § Om godset fordrar särskild vård skall avsändaren i god tid upplysa om detta och ange de åtgärder som kan vara nödvändiga. Godset skall vid behov märkas på lämpligt sätt.

Kvitto på mottagandet av godset

9 § Avlastaren har rätt att få kvitto på mottagandet av godset allteftersom det avlämnas.

Bestämmelser om utfärdande av konossement och andra transportdokument finns i 42 - 59 §§.

10 § Följer frakten inte av avtalet skall den frakt betalas som är gängse när godset avlämnas för transport. Frakten skall betalas när godset tas emot.

För gods som inte finns i behåll vid transportens slut, skall frakt betalas endast om godset har gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse på avsändarens sida eller om transportören har sålt godset för ägarens räkning eller lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 41 §.

Förutbetald frakt skall betalas tillbaka om transportören enligt andra stycket inte har rätt till frakt.

Frånträdande och avtalsbrott

11 § Frånträder avsändaren transportavtalet innan transporten börjat, har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Om godset inte avlämnas i rätt tid får transportören häva transportavtalet om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott. Om transportören vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att avsändaren har frågat om det, dock senast när godset tas emot för transport. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad. Hävs avtalet har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Om avsändaren eller mottagaren begär att transporten skall avbrytas och godset lämnas ut på annan plats än bestämmelseorten, har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada. Transporten får dock inte avbrytas om detta skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för transportören eller någon annan avsändare.

Bestämmelserna i 14 kap. 32 § andra - fjärde styckena skall tillämpas.

Transporten

Transportörens plikt att ta till vara lastägarens intressen

12 § Transportören skall utföra transporten med tillbörlig omsorg och skyndsamhet, vårda godset och även i övrigt ta till vara lastägarens intressen från mottagandet till utlämnandet av godset.

Transportören skall se till att det fartyg som används för transporten är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat och att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka godset lastas, är i gott skick för att godset skall kunna tas emot, transporteras och bevaras.

Om gods har gått förlorat, skadats eller försenats, skall transportören snarast lämna underrättelse om detta till den som avsändaren

har angett. Kan sådan underrättelse inte lämnas, skall lastägaren eller, om denne inte är känd, avsändaren underrättas. Detsamma gäller om transporten inte kan fullföljas på avsett sätt.

Däckslast

13 § Gods får transporteras på däck endast om detta är tillåtet enligt transportavtalet, följer av handelsbruk eller sedvänja i den fart det gäller eller krävs enligt lag eller annan författning.

Om godset enligt avtalet skall eller får transporteras på däck, skall detta anges i transportdokumentet. Har så inte skett har transportören bevisbördan för att transport på däck har avtalats. Transportören får inte åberopa ett sådant avtal mot tredje man som har förvärvat konossement i god tro.

Särskilda bestämmelser om ansvar för däckslast finns i 34 §.

Transportörens avtalsbrott

14 § Avsändaren får häva transportavtalet på grund av dröjsmål eller annat avtalsbrott på transportörens sida om avtalsbrottet är väsentligt. Sedan godset har avlämnats får avsändaren inte häva avtalet om utlämnande av godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för någon annan avsändare.

Om avsändaren vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

Transportavbrott och avståndsfrakt

15 § Går det fartyg som transporterar eller som skall transportera godset förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, bortfaller på grund därav inte transportörens skyldighet att fullfölja transporten.

Om det uppkommer ett hinder som medför att fartyget inte kan anlöpa lossningshamnen och lossa godset eller om detta inte kan ske inom skälig tid, får transportören i stället välja en annan lämplig lossningshamn.

I fråga om frånträdande av transportavtalet på grund av krigsfara tillämpas bestämmelserna i 14 kap. 38 och 40 §§.

Har en del av transporten utförts när avtalet hävs eller faller bort eller när godset av någon annan anledning lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har transportören rätt till avståndsfrakt enligt bestämmelserna i 14 kap. 21 §.

Transportörens behörighet att handla på lastägarens vägnar

16 § Blir det nödvändigt att vidta särskilda åtgärder för att bevara eller transportera godset eller i övrigt ta till vara lastägarens intressen, skall transportören inhämta anvisning från lastägaren.

Om tiden eller omständigheterna i övrigt inte medger att anvisning inhämtas eller tas anvisning inte emot i tid, får transportören på lastägarens vägnar vidta nödvändiga åtgärder och företräda denne i frågor som rör godset. Även om åtgärden inte var nödvändig är lastägaren bunden om tredje man var i god tro.

Underrättelse om de åtgärder som har vidtagits skall lämnas enligt bestämmelserna i 12 § tredje stycket.

Lastägarens ansvar för transportörens åtgärder

17 § Lastägaren svarar för de åtgärder som transportören har vidtagit och de utgifter denne har haft för godsets behov. Om transportören har handlat utan anvisning svarar lastägaren dock inte med högre belopp än värdet vid transportens början av det gods som åtgärderna eller utgifterna avsåg.

Utlämnande av godset

Transportörens utlämnande av godset

18 § Mottagaren skall på bestämmelseorten ta emot godset på den plats och inom den tid som transportören har angett. Godset skall lämnas ut på ett sådant sätt att det kan tas emot bekvämt och säkert.

Den som är behörig att ta emot godset har rätt att besiktiga det före mottagandet.

Mottagarens skyldighet att betala frakt och andra fordringar

19 § Lämnas godset ut mot konossement blir mottagaren genom att ta emot godset skyldig att betala frakt och andra fordringar som transportören har enligt konossementet.

Om godset har lämnats ut på något annat sätt än mot konossement är mottagaren endast skyldig att betala frakt och andra fordringar enligt transportavtalet, om mottagaren har underrättats om fordringarna vid utlämnandet eller han insåg eller borde ha insett att transportören inte hade fått betalt.

Rätt att hålla inne godset

20 § Har transportören fordringar enligt 19 § eller andra fordringar för vilka säkerhet finns genom sjöpanträtt i godset enligt 3 kap. 43 §, är han inte skyldig att lämna ut godset förrän mottagaren antingen har betalt fordringarna eller ställt säkerhet för dem.

Uppläggning av gods

21 § Avhämtas inte godset inom den tid transportören har angett eller annars inom skälig tid, får det läggas upp i säkert förvar för mottagarens räkning.

Underrättelse om att godset har lagts upp skall lämnas enligt bestämmelserna i 12 § tredje stycket. I underrättelsen skall anges en skälig frist efter vars slut försäljning av godset eller annat förfogande över detta får ske enligt 22 §.

Transportörens förfogande över gods som inte har avhämtats

22 § Sedan fristen enligt 21 § andra stycket har löpt ut, har transportören rätt att sälja upplagt gods i den omfattning det är nödvändigt för att täcka kostnaderna vid försäljningen och fordringar som nämns i 20 §.

Transportören skall förfara med omsorg vid försäljningen.

Om godset inte kan säljas eller om det är uppenbart att kostnaderna vid en försäljning inte skulle täckas av försäljningssumman, får transportören förfoga över godset på något annat försvarligt sätt.

Avsändarens ansvar för fordringar

23 § Lämnas godset ut till mottagaren utan betalning av en sådan fordran mot avsändaren som mottagaren skulle ha betalt, kvarstår avsändarens ansvar, om inte utlämnandet medför skada för avsändaren och transportören måste ha insett detta.

Transportören är inte skyldig att sälja upplagt gods för att få betalt för en sådan fordran mot avsändaren som mottagaren skulle ha betalt. Om försäljning ändå sker utan att fordringarna täcks, är avsändaren ansvarig för bristen.

Transportörens skadeståndsansvar

Ansvarsperioden

24 § Transportören är ansvarig för godset medan det är i hans vård i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen.

Transportören anses ha godset i sin vård enligt första stycket från

den tidpunkt då han tar emot godset från avlastaren eller från myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lastningshamnen.

Transportören anses inte längre ha godset i sin vård enligt första stycket

1. när han har lämnat ut godset till mottagaren,

2. om mottagaren inte tar emot godset från transportören, när detta har lagts upp för mottagarens räkning i enlighet med avtalet eller enligt lag eller vad som är brukligt i lossningshamnen, eller

3. när han har överlämnat godset till en myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lossningshamnen.

Ansvar för sakskada

25 § Transportören är ansvarig för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas medan det är i hans vård ombord eller i land, om han inte visar att varken fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för har orsakat eller medverkat till skadan.

Transportören är inte ansvarig för skada som beror på åtgärder för att rädda personer eller på skäliga åtgärder för att bärga fartyg eller annan egendom till sjöss.

Om fel eller försummelse på transportörens sida tillsammans med någon annan orsak har föranlett skada, är transportören endast ansvarig i den mån skadan kan hänföras till felet eller försummelsen. Transportören skall visa i vilken utsträckning skadan inte är att hänföra till fel eller försummelse på hans sida.

Ansvar för skada på grund av oaktsam navigering och brand

26 § Transportören är inte ansvarig om han visar att skadan beror på

1. fel eller försummelse som befälhavaren, medlem av besättningen, lots eller någon annan som har utfört arbete i fartygets tjänst har gjort sig skyldig till vid navigeringen eller handhavandet av fartyget, eller

2. brand som inte har orsakats genom fel eller försummelse av honom själv.

Transportören är dock ansvarig för skada som beror på att han eller någon som han svarar för har brustit i tillbörlig omsorg när det gällt att göra fartyget sjövärdigt före resans början. Transportören skall till befrielse från ansvar visa att sådan omsorg har iakttagits.

Ansvar för levande djur

27 § Transportören är inte ansvarig för förlust av eller skada på levande djur som beror på de särskilda risker som är förenade med sådana transporter.

Om transportören visar att han har följt de särskilda anvisningar

som har lämnats beträffande djuren och att förlusten eller skadan kan vara att hänföra till sådana risker som angetts i första stycket, är han inte ansvarig för förlusten eller skadan, såvida det inte visas att förlusten eller skadan helt eller delvis har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för.

Ansvar för dröjsmålsskada

28 § Transportören är ansvarig enligt 25 - 27 §§ för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset.

Dröjsmål med utlämnandet av godset föreligger när godset inte har lämnats ut i den lossningshamn som följer av transportavtalet inom avtalad tid eller, om någon frist inte har avtalats, inom den transporttid som det med hänsyn till omständigheterna är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör.

Om godset inte har lämnats ut inom 60 dagar räknat från den dag då det enligt andra stycket skulle ha lämnats ut, får ersättning krävas såsom för förlust av godset enligt 25 §.

Beräkning av skadestånd vid sakskada

29 § Skadestånd på grund av att godset har gått förlorat eller skadats beräknas med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset enligt avtal lämnades ut eller skulle ha lämnats ut.

Värdet av godset bestäms efter börspriset eller, om ett sådant pris saknas, efter marknadspriset. Finns det varken börs- eller marknadspris, bestäms värdet efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet.

Ansvarsgränser

30 § Transportörens ansvar är begränsat till 667 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvaret därigenom blir högre, till 2 SDR för varje kilo av det berörda godsets bruttovikt. Vad som förstås med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Ansvarsgränsen för enhetslastat gods

31 § Har en container, lastpall eller liknande transportanordning använts för att sammanföra godset, skall vid tillämpning av 30 § varje kolli eller annan enhet som enligt transportdokumentet är förpackad i transportanordningen anses som ett kolli eller en enhet. I övrigt skall godset i transportanordningen anses som en enhet. Har själva transportanordningen gått förlorad eller skadats, skall denna anses som en särskild enhet, om den inte ägs eller på annat sätt har

hållits till handa av transportören.

Ansvar som inte grundas på transportavtalet

32 § Bestämmelserna om frihet från och begränsning av transportörens ansvar gäller även om talan mot honom inte grundas på transportavtalet.

Bestämmelserna om frihet från och begränsning av transportörens ansvar skall tillämpas, om talan förs mot någon som transportören svarar för och denne visar att han har handlat i tjänsten eller för uppdragets fullgörande.

Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och de personer som han svarar för får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 30 §.

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

33 § Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte för den som visas själv ha orsakat skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Ansvar för däckslast

34 § Transporteras gods på däck i strid med 13 § är transportören, oavsett bestämmelserna i 25 - 28 §§, ansvarig för skada som uteslutande är en följd av transporten på däck. I fråga om ansvarets omfattning gäller 30 och 33 §§.

Om gods har transporterats på däck i strid med ett uttryckligt avtal om transport under däck, föreligger inte rätt till ansvarsbegränsning enligt detta kapitel.

Transportörens ansvar för undertransportör

35 § Utförs transporten helt eller delvis av en undertransportör, förblir transportören ansvarig enligt bestämmelserna i detta kapitel som om han själv hade utfört hela transporten.

Om det uttryckligen har avtalats att en bestämd del av transporten skall utföras av en namngiven undertransportör, får transportören förbehålla sig frihet från ansvar för skada som orsakas av en händelse vilken inträffar medan godset är i undertransportörens vård. Transportören skall visa att skadan har orsakats av en sådan händelse.

Förbehåll enligt andra stycket är dock utan verkan om talan inte kan väckas mot undertransportören vid en domstol som anges i 60 §.

Undertransportörens ansvar

36 § Undertransportören är ansvarig enligt samma regler som transportören för den del av transporten som han utför. Bestämmelserna i 32 och 33 §§ skall tillämpas.

Om transportören har åtagit sig ansvar utöver vad som följer av detta kapitel eller avstått från rättigheter enligt detta kapitel, är undertransportören bunden endast om han har lämnat skriftligt samtycke.

Gemensamt ansvar

37 § Är både transportören och undertransportören ansvariga svarar de solidariskt.

Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och undertransportören och de personer som de svarar för, får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 30 §, om inte annat följer av 33 §.

Bestämmelserna i detta kapitel utgör inte hinder för avtal om regress mellan transportören och undertransportören.

Reklamation

38 § Har godset lämnats ut till mottagaren utan att denne skriftligen underrättat transportören om förlust eller skada som han har eller borde ha iakttagit, och om förlustens eller skadans allmänna art, anses godset utlämnat sådant det har beskrivits i transportdokumentet, om annat inte visas. Om förlusten eller skadan inte kunde iakttas vid utlämnandet, gäller detsamma om sådan underrättelse inte har lämnats senast tre dagar därefter.

Skriftlig underrättelse behöver inte lämnas om förlust eller skada som har konstaterats vid gemensam besiktning av godset.

Transportören är inte ansvarig för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset om inte skriftlig underrättelse har lämnats till transportören inom 60 dagar efter det att godset överlämnades till mottagaren.

Underrättelse får lämnas till den undertransportör som har lämnat ut godset eller till transportören.

Bidrag vid gemensamt haveri

39 § Bestämmelserna i 24 - 38 §§ om transportörens ansvar för förlust av eller skada på gods gäller även i fråga om mottagarens rätt att vägra betala bidrag vid gemensamt haveri och transportörens skyldighet att utge ersättning för ett sådant bidrag eller för bärgarlön som mottagaren har betalt.

Avsändarens skadeståndsansvar

Allmän regel om skadeståndsansvaret

40 § Avsändaren är inte ansvarig för skada, inbegripet skada på fartyget, som har uppkommit för transportören eller undertransportören utan att skadan har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för. Den för vilken avsändaren svarar är inte heller ansvarig för skada som har uppkommit utan fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för.

Farligt gods

41 § Har avsändaren överlämnat farligt gods till transportören eller till en undertransportör utan att enligt 7 § upplysa om godsets farliga beskaffenhet och om nödvändiga säkerhetsåtgärder och har den som tar emot godset inte heller annars kännedom om dess farliga beskaffenhet, är avsändaren ansvarig mot transportören och varje undertransportör för kostnader och annan skada som uppkommer med anledning av transporten av sådant gods. Transportören eller undertransportören får i sådant fall efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att betala ersättning.

Den som har tagit hand om godset med kännedom om dess farliga beskaffenhet får dock inte åberopa bestämmelserna i första stycket.

Gods som visar sig utgöra fara för person eller egendom får transportören efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra utan skyldighet att betala ersättning.

Konossement och andra transportdokument

Konossement

42 § Med konossement (*bill of lading*) förstås ett dokument som

1. utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har tagit emot eller lastat godset och

2. betecknas med ordet konossement eller innehåller ett åtagande av transportören att lämna ut godset endast mot att dokumentet återställs.

Konossement får ställas till viss man, till viss man eller order eller till innehavaren. Ett konossement som är ställt till viss man anses som ett orderkonossement, om det inte har gjorts förbehåll mot överlåtelse genom uttrycket "icke till order" eller liknande.

Konossementet bestämmer villkoren för godsets transport och utlämnande, när det gäller förhållandet mellan transportören och en annan innehavare av konossementet än avsändaren. Bestämmelser i transportavtalet som inte har tagits in i konossementet får inte göras gällande mot en sådan innehavare, om inte konossementet innehåller

en hänvisning till dessa.

Genomgångskonossement

43 § Med genomgångskonossement förstås ett konossement i vilket det anges att transporten av godset skall utföras av mer än en transportör.

Den som utfärdar ett genomgångskonossement skall se till att det i ett särskilt konossement som utfärdas för en del av transporten anges att godset transporteras enligt genomgångskonossement.

Avlastarens rätt att få konossement

44 § När transportören har tagit emot godset skall han på avlastarens begäran utfärda mottagningskonossement.

Sedan godset har lastats skall ombordkonossement utfärdas, om avlastaren begär det. Om mottagningskonossement har utfärdats skall det återlämnas när ombordkonossementet utfärdas. Ett mottagningskonossement utgör ett ombordkonossement sedan det på dokumentet har antecknats namnet på det eller de fartyg som godset har lastats i samt tiden för lastningen.

Avlastaren har rätt att få särskilda konossement för delar av godset, om det kan ske utan väsentlig olägenhet.

Befälhavarkonossement

45 § Ett konossement som har undertecknats av befälhavaren på det fartyg som transporterar godset skall anses vara undertecknat på transportörens vägnar.

Konossementets innehåll

46 § Ett konossement skall innehålla uppgift om

1. godsets art, inbegripet dess farliga egenskaper, nödvändiga märken för att identifiera godset, kolli- eller stycketal samt godsets vikt eller mängd uttryckt på annat sätt, allt enligt avlastarens uppgifter,
2. godsets och förpackningens synliga tillstånd,
3. transportörens namn och orten där han har sitt huvudkontor,
4. avlastarens namn,
5. mottagaren, när denne har angetts av avlastaren,
6. den i transportavtalet angivna lastningshamnen och den dag då transportören tog emot godset i denna hamn,
7. den i transportavtalet angivna lossningshamnen och en eventuell överenskommelse om tiden för godsets utlämnande i denna hamn,
8. antalet exemplar, om konossementet har utställts i mer än ett exemplar,
9. orten där konossementet har utställts,

10. fraktens storlek, om den skall betalas av mottagaren, eller uppgift om att frakt skall betalas av honom samt övriga villkor för godsets transport och utlämnande,

11. att transporten är underkastad konventionen enligt 4 § tredje stycket,

12. att godset i förekommande fall skall eller får transporteras på däck, och

13. den högre ansvarsgräns som parterna kan ha avtalat.

Ett ombordkonossement skall dessutom innehålla uppgift om fartygets namn och nationalitet, platsen för lastningen samt dagen då lastningen avslutades.

Konossementet skall undertecknas av transportören eller någon som handlar på hans vägnar. Underskriften får framställas på mekanisk eller elektronisk väg.

Avsaknad av uppgifter i konossementet

47 § Ett dokument som uppfyller kraven enligt 42 § första stycket utgör konossement även om någon uppgift som anges i 46 § saknas.

Transportörens undersökningsplikt

48 § Transportören skall i skälig omfattning undersöka att de uppgifter om godset som tas in i konossementet enligt 46 § första stycket punkt 1 är riktiga. Om han har skälig anledning att betvivla uppgifternas riktighet eller inte har haft rimlig möjlighet att undersöka riktigheten, skall han i konossementet göra förbehåll som ger uttryck för detta.

Konossementets bevisverkan

49 § Konossementet gäller som bevis om att godset har tagits emot eller, om ombordkonossement har utställts, lastats såsom det har beskrivits i konossementet, om annat inte visas eller förbehåll har gjorts enligt 48 §. Saknas uppgift om godsets och förpackningens synliga tillstånd i konossementet, skall i detta anses antecknat att godset var i gott synligt tillstånd, om inte annat visas.

Ett konossement som inte anger frakten eller på annat sätt utvisar att frakt skall betalas av mottagaren enligt 46 § första stycket punkt 10 utgör, om annat inte visas, bevis om att frakt inte skall betalas av honom. Motsvarande gäller, om det belopp som skall betalas som ersättning för överliggetid inte har angetts i konossementet.

Om tredje man i god tro har löst in konossementet i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är motbevisning enligt första och andra styckena inte tillåten. Om transportören insåg eller borde ha insett att en uppgift om godset var oriktig, får han inte åberopa förbehåll som avses i 48 § om förbehållet inte innehåller en uttrycklig anmärkning

om uppgiftens oriktighet.

Ansvar för vilseledande uppgifter

50 § Lider tredje man skada genom att lösa in konossement i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är transportören ansvarig om han insåg eller borde ha insett att konossementet var vilseledande för tredje man. Rätt till ansvarsbegränsning enligt detta kapitel föreligger därvid inte.

Om godset inte motsvarar uppgifterna i konossementet, får mottagaren kräva att transportören uppger om avlastaren har åtagit sig att hålla transportören skadeslös för oriktig eller ofullständig uppgift (indemnitetsförklaring) och även låter mottagaren få del av en sådan förklaring.

Avlastarens garantiansvar

51 § Avlastaren ansvarar mot transportören för riktigheten av de uppgifter om godset som på hans begäran har tagits in i konossementet.

Om avlastaren har åtagit sig att ersätta transportören för skada som uppkommer till följd av att konossement utfärdas med felaktiga uppgifter eller utan förbehåll, är han ändå inte ansvarig om detta har gjorts i syfte att vilseleda förvärvare av konossementet. I ett sådant fall svarar avlastaren inte heller enligt första stycket.

Rätt att få ut godset

52 § Den som visar ett konossement och genom dess innehåll eller, vid orderkonossement, genom en sammanhängande och till honom fortgående följd av överlåtelser (indossament) eller överlåtelse in blanco framträder som rätt innehavare av konossementet är behörig som mottagare av godset.

Om konossementet har utfärdats i flera exemplar är det för utlämnande på bestämmelseorten tillräckligt att mottagaren visar sin behörighet genom att visa ett konossementsexemplar. Lämnas godset ut på en annan plats, måste dessutom övriga exemplar återlämnas eller säkerhet ställas för anspråk som innehavare av utelöpande exemplar kan göra gällande mot transportören.

Flera konossementsinnehavare

53 § Anmäler sig flera mottagare, och visar de skilda exemplar av konossementet, skall transportören lägga upp godset under säker vård för den rätta mottagarens räkning. Underrättelse om åtgärden skall snarast lämnas till dem som har anmält sig.

Utlämnande mot konossement

54 § Mottagaren har rätt att få ut godset endast om han deponerar konossementet och lämnar kvitto allteftersom godset lämnas ut.

Sedan allt gods har lämnats ut, skall konossementet med påtecknad kvittering återställas till transportören.

Utlämnande när konossementet har förkommit

55 § Har ansökan gjorts om dödande av ett förkommet konossement får sökanden, sedan offentlig stämning har utfärdats, fordra att godset lämnas ut, om säkerhet ställs för ersättning som transportören kan tvingas att betala på grund av det förkomna konossementet.

Förvärv av konossement i god tro

56 § Överlåter en konossementsinnehavare konossementsexemplar till flera personer, har den som först tar emot ett exemplar i god tro rätt till godset. Om godset har lämnats ut på bestämmelseorten till innehavaren av ett annat exemplar, är han inte skyldig att lämna ifrån sig vad han redan i god tro har fått ut.

Den som i god tro har förvärvat ett order- eller innehavarkonossement är inte skyldig att lämna ut konossementet till den för vilken det har förkommit.

Stoppningsrätt

57 § Den rätt en säljare har att hindra att det sålda godset utges eller att kräva det tillbaka gäller även om konossement beträffande godset har överlämnats till köparen.

Rätt enligt första stycket får inte göras gällande mot tredje man som i god tro har förvärvat ett order- eller innehavarkonossement.

Sjöfraktsedel

58 § Med sjöfraktsedel *(sea waybill)* förstås ett dokument som

1. utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har tagit emot godset och
2. innehåller ett åtagande av transportören att lämna ut godset till den mottagare som anges i dokumentet.

Avsändaren får även sedan sjöfraktsedel har utfärdats bestämma att godset skall lämnas ut till någon annan än den mottagare som anges i dokumentet, om han inte i förhållande till transportören har avstått från denna rätt eller mottagaren inte redan har gjort sin rätt gällande.

Konossement får begäras enligt 44 §, om avsändaren inte har avstått från sin rätt att utse en annan mottagare.

59 § En sjöfraktsedel skall innehålla uppgift om det gods som har tagits emot för transport, avsändaren, mottagaren och transportören, transportvillkoren samt frakt och andra kostnader som skall betalas av mottagaren. Bestämmelserna i 46 § tredje stycket och 48 § skall tillämpas.

Om inte annat visas utgör sjöfraktsedeln bevis om transportavtalet och om att godset har tagits emot så som det har beskrivits i dokumentet.

Tvister

Jurisdiktions- och skiljedomsklausuler

60 § Ett avtal som har ingåtts innan tvist har uppkommit och som inskränker kärandens rätt att få en tvist om transport av styckegods enligt detta kapitel prövad vid domstol är ogiltigt i den mån det begränsar kärandens rätt att enligt eget val väcka talan vid domstol för den ort

1. där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, där svaranden har sin vanliga vistelseort,
2. där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts, eller
3. där den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger.

Utan hinder av vad som föreskrivs i första stycket kan talan alltid väckas vid domstol för den ort som har angetts i transportavtalet. Efter det att tvist har uppkommit får parterna fritt avtala hur en tvist skall behandlas.

Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti som innehåller bestämmelser om behörig domstol eller skiljedomsförfarande utan att konossementet uttryckligen anger att dessa bestämmelser är bindande för innehavaren av konossementet, får transportören inte åberopa bestämmelserna mot en innehavare av konossementet som har förvärvat det i god tro.

Första stycket gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller om annat följer av lagen (1992:794) med anledning av Sveriges tillträde till Luganokonventionen.

61 § Oavsett vad som föreskrivs i 60 § första stycket får parterna genom skriftligt avtal överenskomma att tvister skall hänskjutas till avgörande genom skiljedom. Som en del av skiljeavtalet gäller alltid att skiljeförfarandet efter kärandens val skall äga rum i en av de stater, där ort som anges i 60 § första stycket är belägen och att skiljedomstolen skall tillämpa bestämmelserna i detta kapitel.

Bestämmelserna i 60 § andra stycket skall tillämpas. Vad som därvid sägs om domstol skall i stället avse skiljedomstol. Bestämmelsen i 60 § tredje stycket skall också tillämpas.

Första stycket gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.

14 kap. Om befraktning av fartyg

INLEDANDE BESTÄMMELSER

Tillämpningsområde och definitioner

1 § Bestämmelserna om befraktning gäller hel- och delbefraktning av fartyg. Bestämmelserna om resebefraktning gäller också konsekutiva resor när annat inte har angetts.

I detta kapitel avses med

bortfraktare: den som genom avtal bortfraktar ett fartyg till annan, *befraktaren,*

avlastare: den som avlämnar godset för lastning,

resebefraktning: befraktning där frakten skall beräknas för resa,

konsekutiva resor: ett visst antal resor som utförs efter varandra enligt ett befraktningsavtal som avser ett bestämt fartyg,

tidsbefraktning: befraktning där frakten skall beräknas för tid,

delbefraktning: befraktning som gäller mindre än ett helt fartyg eller en full last när certeparti används.

Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om befraktning av fartyg i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Vid avtal om befraktning i inrikes fart i Danmark, Finland och Norge gäller lagen i det land där befordringen utförs.

Vid befraktning i fart som inte omfattas av tredje stycket gäller bestämmelserna i detta kapitel när svensk rätt skall tillämpas.

Avtalsfrihet

2 § Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte i den mån annat följer av avtalet, av praxis som har utbildats mellan parterna eller av

handelsbruk eller annan sedvänja som måste anses bindande för parterna.

Vid resebefraktning i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge får bestämmelserna i 27 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller bestämmelserna i 19 kap. 1 § första stycket 5 och fjärde stycket. I befraktningsavtalet får dock tas in bestämmelser om gemensamt haveri. Om begränsningar i avtalsfriheten i inrikes fart i Danmark, Finland och Norge gäller lagen i det land där befordringen utförs.

Vid befraktning i fart som avses i 13 kap. 2 § första och andra styckena får bestämmelserna i 18 § om utfärdande av konossement inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren.

Bestämmelserna i detta kapitel får inte heller åsidosättas genom avtal, om detta följer av 5 §.

Befraktning av ett bestämt fartyg. Full last

3 § Gäller befraktningsavtalet ett bestämt fartyg, får bortfraktaren inte fullgöra avtalet med ett annat fartyg. Om avtalet ger bortfraktaren rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade eller att i övrigt använda andra fartyg, får bortfraktaren endast sätta in fartyg som är lika ändamålsenliga som det avtalade fartyget. Rätten kan utövas flera gånger.

Om avtalet gäller ett helt fartyg eller en full last, får bortfraktaren inte ta med gods för någon annan än befraktaren. Detta gäller även om fartyget skall gå i ballast för att påbörja en ny resa.

Överlåtelse av befraktningsavtal

4 § Överlåter befraktaren sina rättigheter enligt befraktningsavtalet till någon annan eller vidarebortfraktar han fartyget, förblir han ändå ansvarig för att avtalet fullgörs.

Bortfraktaren får inte överlåta befraktningsavtalet utan samtycke från befraktaren. Har befraktaren samtyckt upphör bortfraktarens ansvar enligt avtalet.

Trampkonossement

5 § Utfärdar bortfraktaren konossement för gods som befordras med fartyget, bestämmer konossementet villkoren för befordringen och utlämnandet av godset när det gäller förhållandet mellan bortfraktaren och tredje man som innehar konossementet. Bestämmelser i befraktningsavtalet som inte har tagits in i konossementet kan inte göras gällande mot tredje man, om inte konossementet hänvisar till dem.

Bestämmelserna om konossement i 13 kap. 45 - 57 §§ gäller även

konossement som avses i första stycket. När det följer av 13 kap. 3 § att bestämmelserna i kapitlet om transport av styckegods skall tillämpas på konossementet, bestäms bortfraktarens ansvar och rättigheter i förhållande till tredje man enligt reglerna i 13 kap. 4 och 24 - 40 §§.

RESEBEFRAKTNING

Frakt

6 § Följer frakten inte av befraktningsavtalet, skall den frakt betalas som var gängse när avtalet ingicks.

Om annat eller mer gods än vad som följer av avtalet har inlastats, skall för godset betalas gängse frakt vid lastningen, dock inte lägre än den avtalade frakten.

Sjövärdighet

7 § Resebortfraktaren skall se till att fartyget är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat och att lastrum, kyl-och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka gods lastas, är i gott skick för att godset skall kunna tas emot, befordras och bevaras.

Resebefraktarens val av lastnings- och lossningshamn

8 § Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt att välja lastnings- eller lossningshamn, skall fartyget gå till den hamn som han anvisar, om den är tillgänglig och fartyget kan ligga flott och säkert och utan hinder gå in eller ut med lasten. Val av lossningshamn skall göras senast vid lastningens slut.

Har resebefraktaren beordrat fartyget till en osäker hamn, är han ansvarig för skada som därigenom orsakas fartyget om han inte visar att fel eller försummelse inte föreligger hos honom själv eller någon som han svarar för.

Vid konsekutiva resor skall rätten att välja vilka resor som fartyget skall utföra utövas på ett sådant sätt att den sammanlagda längden av last- och ballastresorna enligt avtalet blir väsentligen densamma. I annat fall är resebefraktaren skyldig att betala ersättning för fraktförlust.

Resebefraktaren får inte ändra valet av hamn eller resa.

Lastningsplats

9 § Har bestämd lastningsplats inte avtalats, skall fartyget förläggas till den lastningsplats som resebefraktaren anvisar, såvida denna är

tillgänglig och fartyget kan ligga flott och säkert och utan hinder gå ut med lasten.

Om lastningsplats inte har anvisats i tid, skall fartyget förläggas till sedvanlig lastningsplats. Kan det inte ske, skall resebortfraktaren välja en plats där lastningen skäligen kan äga rum.

Vare sig bestämd lastningsplats har avtalats eller inte, har resebefraktaren rätt att få fartyget förhalat från en lastningsplats till en annan, om han svarar för kostnaderna för detta.

Lastningstid m.m.

Lastningstid

10 § Resebortfraktaren är skyldig att låta fartyget ligga kvar för lastning en viss lastningstid, som omfattar liggetid och överliggetid. Vid befraktning på linjefartsvillkor (*liner terms*) ingår ingen överliggetid i lastningstiden.

Liggetidens längd

11 § Liggetid är den tid som skäligen kan påräknas för lastningen när befraktningsavtalet ingås. Vid beräkningen av liggetiden skall hänsyn tas till fartygets och lastens art och storlek, lastningsanordningarna ombord och i hamnen samt andra liknande omständigheter.

Liggetiden beräknas vid klausulerna

1) *fac (fast as can),* med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som fartyget kan ta emot last med oskadade lastningsanordningar,

2) *faccop (fast as can custom of the port),* med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som vanligt lastningssätt i hamnen tillåter,

3) *liner terms* (linjefartsvillkor) med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som vid vanlig lastning i hamnen av fartyg som går i linjefart, med tillägg för den tid som går förlorad vid trafikanhopning.

Om en gemensam tid har bestämts för lastning och lossning löper liggetiden inte ut förrän den gemensamma tiden har gått till ända.

Liggetiden beräknas i arbetsdagar och arbetstimmar. Som arbetsdag räknas varje vardag då arbetet utförs det antal timmar som är vanligt i hamnen på vardagar. Som arbetstimme räknas varje timme som kan användas till lastning på vardagar. För de dagar då det arbetas mindre än på arbetsdagar räknas det antal timmar som vanligen används till lastning.

Liggetidens början

12 § Liggetiden börjar inte löpa förrän fartyget ligger på lastningsplatsen och är klart att börja ta in last och resebortfraktaren har gjort anmälan om detta.

Anmälan får göras i förväg men inte förrän fartyget har kommit fram till lastningshamnen. Visar det sig senare att fartyget inte var klart att börja ta in last, skall den tid som går förlorad för att göra fartyget klart inte räknas in i liggetiden.

Anmälan skall göras hos avlastaren eller, om denne inte kan anträffas, hos resebefraktaren. Kan varken avlastaren eller resebefraktaren anträffas, anses anmälan ha gjorts när den avsänts på ett ändamålsenligt sätt.

Tiden räknas antingen från det klockslag då arbetet i hamnen vanligen börjar på morgonen eller från middagsrastens slut. I det förra fallet skall anmälan vara gjord senast en timme före kontorstidens slut föregående dag och i det senare fallet senast klockan tio samma dag.

Hinder

13 § Kan fartyget inte förläggas till lastningsplatsen på grund av hinder på resebefraktarens sida, får det ändå anmälas klart att börja ta in last med verkan att liggetiden börjar löpa. Detsamma gäller vid trafikanhopning och dessutom vid annat hinder som resebortfraktaren inte skäligen kunnat räkna med när avtalet ingicks.

I liggetiden inräknas inte den tid som går förlorad på grund av hinder på resebortfraktarens sida. Detsamma gäller den tid som går förlorad till följd av att fartyget har förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats av en anledning som resebortfraktaren skäligen bort räkna med när avtalet ingicks. Däremot inräknas uppehåll på grund av fartygets förhalning.

Överliggetid

14 § Överliggetid är den tid som fartyget efter liggetidens utgång måste ligga kvar för att bli lastat, om inte överliggetidens längd är fastställd genom avtal.

Överliggetiden beräknas för löpande dagar och timmar från liggetidens utgång. Bestämmelserna i 13 § andra stycket skall tillämpas.

Ersättning för överliggetid

15 § Resebortfraktaren har rätt till särskild ersättning för överliggetid. Ersättningen bestäms med hänsyn till frakten och till den ökning eller minskning av resebortfraktarens utgifter som följer av att fartyget ligger stilla.

Ersättningen skall betalas vid anfordran.

Om ersättningen inte betalas eller säkerhet inte ställs för den, har resebortfraktaren rätt att göra anteckning om fordringen på konossementet. Gör han inte det får han i stället förelägga resebefraktaren en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får resebortfraktaren häva befraktningsavtalet och kräva ersättning för förlust som beror på att resan inte kommer till stånd.

Lastning

Lastning och stuvning

16 § Följer inte något annat av vad som är brukligt i hamnen, skall resebefraktaren avlämna godset vid fartygets sida och resebortfraktaren ta det ombord. Vid klausulerna

1) *fio (free in and out)*, skall resebefraktaren sörja för lastningen,

2) *liner terms* (linjefartsvillkor), skall resebortfraktaren sörja för lastningen.

Resebortfraktaren skall sörja för underlag och annat som behövs för stuvningen samt utföra den.

I fråga om däckslast skall 13 kap. 13 § tillämpas.

Om fartyget av en anledning som resebortfraktaren skäligen bort räkna med när avtalet ingicks har förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats, är resebortfraktaren ansvarig för de ökade utgifter som detta medför.

Avlämnande av godset

17 § Godset skall avlämnas och lastas med tillbörlig skyndsamhet. Det skall avlämnas på ett sådant sätt och i sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvas, befordras och lossas.

Bestämmelserna i 13 kap. 6 - 9 §§ skall tillämpas.

Ombordkonossement

18 § När godset har lastats skall resebortfraktaren eller befälhavaren eller den som resebortfraktaren annars har bemyndigat på avlastarens begäran utfärda ombordkonossement, förutsatt att nödvändiga handlingar och uppgifter finns.

Avlastaren har rätt att få särskilda konossement för delar av godset, om det kan ske utan väsentlig olägenhet.

Om konossement utfärdas med andra villkor än med dem som följer av befraktningsavtalet och detta medför ett ökat ansvar för resebortfraktaren, skall resebefraktaren hålla honom skadeslös.

Resebortfraktarens omsorgsplikt

19 § Resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet och i övrigt på ett försvarligt sätt. Bestämmelserna i 13 kap. 12, 16 och 17 §§ skall tillämpas.

Deviation och substituthamn

20 § Deviation får endast företas för att rädda personer eller för att bärga fartyg eller annan egendom till sjöss eller av någon annan skälig anledning.

Om det uppkommer hinder som medför att fartyget inte kan anlöpa lossningshamnen och lossa lasten eller detta inte kan ske inom skälig tid, får resebortfraktaren i stället välja en annan lämplig lossningshamn.

Avståndsfrakt

21 § Har en del av resan utförts när befraktningsavtalet hävs eller faller bort eller när godset av någon annan anledning lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har resebortfraktaren rätt till avståndsfrakt. Bestämmelserna i 24 § skall tillämpas.

Avståndsfrakt är den avtalade frakten med avdrag för ett belopp som beräknas efter förhållandet mellan den återstående och den avtalade resans längd. Hänsyn skall även tas till varaktigheten av och de särskilda kostnaderna för sådana resor. Avståndsfrakten får inte överstiga godsets värde.

Tvist om avståndsfrakt kan hänskjutas till utredning och avgörande genom dispasch. Därvid skall gälla föreskrifterna om dispasch vid gemensamt haveri.

Farligt gods

22 § Har farligt gods lastats utan att resebortfraktaren kände till dess farliga beskaffenhet, får han efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att betala ersättning. Detsamma gäller även om resebortfraktaren kände till godsets farliga beskaffenhet och det senare uppstår en fara för person eller egendom som gör det oförsvarligt att behålla godset ombord.

Lossning och utlämnande av godset

Lossningen

23 § I fråga om lossningsplats, lossningstid och lossning av godset skall 9 - 17 §§ tillämpas. Därvid skall det som är bestämt om resebefraktaren i stället gälla mottagaren av godset.

Den som visar sin behörighet som mottagare har rätt att besiktiga godset innan han tar emot det.

Finns det flera mottagare av gods som befordras enligt samma befraktningsavtal, får de endast gemensamt anvisa lossningsplats eller fordra att fartyget förhalas.

Ökade kostnader till följd av att godset är skadat eller måste bortskaffas på grund av en skada skall betalas av resebefraktaren, om skadan har orsakats av godsets egen beskaffenhet eller av fel eller försummelse av resebefraktaren eller någon som han svarar för. Vid klausulen *fio (free in and out)* skall resebefraktaren betala kostnaderna, om inte resebortfraktaren är ansvarig för skadan enligt 27 §.

Frakt för gods som inte finns i behåll

24 § För gods som inte finns i behåll vid resans slut, skall frakt betalas endast om godset har gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse av resebefraktaren eller någon som han svarar för eller om resebortfraktaren har sålt godset för ägarens räkning eller har lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 22 §.

Förutbetald frakt skall betalas tillbaka om resebortfraktaren enligt första stycket inte har rätt till frakt.

Mottagarens och resebefraktarens ansvar för frakten. Retentionsrätt

25 § Genom att ta emot godset blir mottagaren skyldig att betala frakt och andra fordringar enligt 13 kap. 19 §.

Resebortfraktaren kan under alla omständigheter kräva betalning av resebefraktaren enligt 13 kap. 23 §.

Resebortfraktaren har rätt att hålla inne godset enligt 13 kap 20 §.

Uppläggning av godset

26 § Underlåter mottagaren att uppfylla villkoren för utlämnandet av godset eller fördröjer han lossningen så att denna inte hinner slutföras inom avtalad tid eller i övrigt inom skälig tid, har resebortfraktaren rätt att lossa godset och lägga upp det i säkert förvar för mottagarens räkning. Mottagaren skall underrättas om uppläggningen.

Om mottagaren vägrar att ta emot godset eller inte är känd eller inte kan anträffas, skall resebortfraktaren så snart som möjligt underrätta resebefraktaren. Anmäler mottagaren sig inte så tidigt att lossningen kan slutföras i rätt tid, skall resebortfraktaren lossa och lägga upp godset. Mottagaren och resebefraktaren skall underrättas om uppläggningen.

I underrättelsen enligt första och andra stycket skall anges en skälig tidsfrist efter vars slut resebortfraktaren har rätt att sälja eller förfoga över upplagt gods. Vid försäljning av eller annat förfogande över godset skall bestämmelserna i 13 kap. 22 § tillämpas.

Lastskada och dröjsmål med utlämnandet

27 § Resebortfraktaren är ansvarig enligt 13 kap. 24 - 35 och 37 - 39 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård. Bestämmelserna i 13 kap. 36 § skall också tillämpas.

En mottagare som inte är resebefraktaren har också rätt till ersättning enligt första stycket. Om mottagaren innehar konossement som har utfärdats av resebortfraktaren får han också åberopa reglerna i 5 §.

Avtalsbrott och hinder på resebortfraktarens sida

Kancelleringstid

28 § Skall fartyget vara klart att börja ta in last inom viss tid (kancelleringstid), får resebefraktaren häva befraktningsavtalet, om fartyget inte är klart att börja ta in last eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång.

Anmäler resebortfraktaren att fartyget kommer efter det att tiden har löpt ut och uppger han när fartyget kommer att vara klart att börja ta in last, får resebefraktaren häva avtalet om det sker inom skälig tid. Hävs inte avtalet blir den angivna tidpunkten ny kancelleringstid.

Dröjsmål och annat avtalsbrott

29 § Resebefraktaren får häva befraktningsavtalet på grund av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida, om avtalsbrottet är väsentligt.

Sedan lastning har skett får resebefraktaren inte häva avtalet om lossning av godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för annan befraktare. Vid konsekutiva resor får resebefraktaren inte häva i fråga om en enstaka resa, om inte utförandet av denna är oväsenligt

för resebortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

Om resebefraktaren vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

Förlust av fartyget

30 § Avser befraktningsavtalet ett bestämt fartyg och går det förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, är resebortfraktaren inte skyldig att utföra resan. I sådant fall har han inte heller rätt att utföra resan med ett annat fartyg, även om han enligt avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade.

Resebortfraktarens skadeståndsansvar

31 § Uppkommer till följd av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida skada som inte omfattas av 27 §, skall 13 kap. 25 och 26 §§ tillämpas.

Avtalsbrott och hinder på resebefraktarens sida

Frånträdande före lastning

32 § Frånträder resebefraktaren befraktningsavtalet innan lastningen har börjat eller har han vid lastningens slut inte lämnat allt det gods som avtalet gäller, har resebortfraktaren rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada. Vid konsekutiva resor kan frånträdande av en enstaka resa ske endast om utförandet av denna är oväsentligt för resebortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

Vid bestämmande av ersättningen skall hänsyn tas till om resebortfraktaren utan skälig anledning har underlåtit att ta med annat gods.

Rätt till ersättning föreligger inte om möjligheten att avlämna, befordra eller föra in godset i bestämmelseorten måste anses utesluten till följd av omständigheter som resebefraktaren inte borde ha räknat med när avtalet ingicks, såsom utförsel- eller införselförbud eller någon annan åtgärd av myndighet, förstörelse av allt gods av det slag som avtalet avser eller en därmed jämförlig händelse. Detsamma gäller om avtalet avser bestämt gods som förstörts genom en olyckshändelse.

Om resebefraktaren vill åberopa en omständighet som avses i tredje stycket skall han inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

Hävningsrätt

33 § Får resebefraktaren frånträda befraktningsavtalet utan att skadeståndsansvar föreligger enligt 32 § tredje stycket, får resebortfraktaren häva avtalet om han meddelar detta inom skälig tid.

Om resebefraktaren inte avlämnar allt det gods som avtalet gäller, får resebortfraktaren förelägga resebefraktaren en bestämd tilläggstid inom vilken resebefraktaren skall betala ersättning eller ställa säkerhet. Är tiden inte oskäligt kort och har ersättningen inte betalats eller säkerhet inte ställts inom tilläggstiden, får resebortfraktaren häva avtalet. Han har även rätt till ersättning enligt 32 §, om inte resebefraktaren är utan ansvar för att det gods som fattas inte har avlämnats.

Frånträdande efter lastning

34 § Sedan lastning har skett har resebefraktaren inte rätt att få godset lossat eller resan avbruten, om detta skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för resebortfraktaren eller någon annan befraktare. Bestämmelserna i 32 och 33 §§ skall tillämpas.

Dröjsmål med lastning

35 § Har överliggetiden bestämts genom avtal och har resebefraktaren vid lastningstidens utgång inte avlämnat godset eller endast en del av det, skall 32 och 33 §§ tillämpas. Detsamma gäller när befraktningsavtalet innehåller klausulen *liner terms* (linjefartsvillkor) och liggetiden har löpt ut.

Om överliggetidens längd inte har avtalats och lastningen blir så försenad att väsentlig skada eller olägenhet uppkommer för resebortfraktaren även om ersättning för överliggetid betalas, får han häva avtalet eller, när gods redan har avlämnats, förklara lastningen avslutad. I ett sådant fall skall bestämmelserna i 32 och 33 §§ tillämpas.

Annat dröjsmål

36 § Fördröjs fartyget efter lastningen eller under resan och beror detta på ett förhållande på resebefraktarens sida, har resebortfraktaren rätt till ersättning, om inte resebefraktaren visar att varken han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Detsamma gäller om fartyget uppehålls under lossningen därför att det inte är möjligt för resebortfraktaren att lägga upp godset enligt 26 §.

Blir vid konsekutiva resor frakt, ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt befraktningsavtalet inte betalade i rätt tid, får resebortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för betalningen. Är

tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får resebortfraktaren ställa in fullgörelsen av avtalet eller häva det. Resebortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att fullgörelsen ställs in eller, om avtalet hävs, att de återstående resorna faller bort.

Skada som godset har orsakat

37 § Har godset orsakat skada för resebortfraktaren eller skada på fartyget, är resebefraktaren skyldig att betala ersättning, om han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Detsamma gäller om godset orsakat skada på annat gods ombord på fartyget.

Befraktningsavtalets bortfall

Krigsfara

38 § Visar det sig, sedan befraktningsavtalet har ingåtts, att resan skulle vara förenad med fara för fartyget, personer ombord eller lasten till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld, eller att en sådan fara har ökat väsentligt, får såväl resebortfraktaren som resebefraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning även om resan har påbörjats. Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

Om faran kan avvärjas genom att en del av godset lämnas kvar eller lossas, får avtalet frånträdas endast för denna del. Resebortfraktaren har dock rätt att frånträda avtalet i dess helhet, om det kan ske utan väsentlig skada eller olägenhet för någon annan befraktare, om det inte, efter uppmaning, betalas ersättning eller ställs säkerhet för fraktförlust och annan skada.

Konsekutiva resor

39 § Vid konsekutiva resor får frånträdande enligt 38 § ske i fråga om en enstaka resa endast om utförandet av denna är oväsentligt i förhållande till de återstående resorna.

Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt att välja vilka resor fartyget skall utföra, får frånträdande enligt 38 § ske endast om faran är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet.

Kostnader för uppehåll

40 § Blir fartyget, sedan lastningen har börjat, på grund av fara som

avses i 38 § uppehållet i lastningshamnen eller i en annan hamn under resan, skall kostnaderna för uppehållet anses som kostnader för gemensamt haveri och fördelas på fartyg, frakt och last enligt bestämmelserna om gemensamt haveri. Om befraktningsavtalet frånträds gäller detta dock inte beträffande kostnader som hänför sig till tiden efter frånträdandet.

Avtalsperiodens upphörande vid konsekutiva resor

41 § Har fartyget befraktats för så många resor som det kan utföra inom en angiven tidsrymd och har resebefraktaren före avtalsperiodens slut fått anmälan om att fartyget är klart att börja ta in last, skall resan utföras även om detta sker helt eller delvis efter det att avtalsperioden har löpt ut.

Om det är uppenbart att fartyget inte kan nå lastningshamnen och vara klart att börja ta in last före avtalsperiodens slut, är resebortfraktaren inte skyldig att sända fartyget till lastningshamnen.

Anmäler resebortfraktaren att fartyget kan komma för sent till lastningshamnen och begär han anvisningar, får resebefraktaren bestämma antingen att resan skall utföras enligt befraktningsavtalet eller att avtalet skall upphöra. Avtalet upphör om resebefraktaren inte inom skälig tid efter det att han fått anmälan begär att resan skall utföras.

KVANTUMKONTRAKT

Tillämpningsområde

42 § Bestämmelserna om kvantumkontrakt gäller befordran med fartyg av en bestämd mängd gods fördelad på flera resor under en angiven tidsrymd.

Bestämmelserna tillämpas dock inte, om det är avtalat att resorna skall utföras efter varandra med ett bestämt fartyg.

Val av godsmängd

43 § Ger avtalet utrymme för val av den totala mängden gods som skall befordras, har befraktaren rätt att bestämma mängden.

Gäller valet mängden som skall befordras på en särskild resa, är det bortfraktaren som har rätt att bestämma mängden.

Skeppningsplaner

44 § Befraktaren skall utarbeta skeppningsplaner för lämpliga tidsperioder i förhållande till den tidsrymd som avtalet avser och i god tid underrätta bortfraktaren om planerna.

Befraktaren skall se till att den mängd gods som avtalet omfattar blir fördelad på lämpligt sätt över avtalsperioden. Därvid skall han beakta storleken av de fartyg som skall användas.

Anmälan om skeppning

45 § Befraktaren skall anmäla skeppning i skälig tid. I anmälan skall anges när godset senast kommer att vara klart för lastning.

Nominering av fartyg

46 § När anmälan om skeppning har lämnats, skall bortfraktaren hålla till handa ett fartyg som är lämpat att utföra resan i rätt tid. Bortfraktaren skall inom skälig tid anmäla vilket fartyg som skall utföra resan, fartygets lastförmåga och förväntade ankomst till lastningshamnen.

Bortfraktaren är inte skyldig att tillhandahålla fartyg för gods som inte är klart för lastning före avtalsperiodens utgång, om inte överskridandet beror på förhållanden utanför befraktarens kontroll och inte är väsentligt.

Utförandet av resorna

47 § När bortfraktaren har lämnat anmälan som avses i 46 § gäller bestämmelserna om resebefraktning eller styckegodstransport för den befordran som skall utföras.

Om bortfraktarens skyldighet att utföra en särskild resa faller bort på grund av ett förhållande som bortfraktaren ansvarar för, har befraktaren rätt att begära att godset eller en motsvarande mängd nytt gods blir befordrat.

Ger bortfallet av resan anledning att räkna med att senare resor inte kommer att bli utförda utan väsentligt dröjsmål, får befraktaren häva avtalet i fråga om den återstående delen.

Dröjsmål med anmälan om skeppning och skeppningsplaner

48 § Lämnar befraktaren inte i tid anmälan om en skeppning, får bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för anmälan. Är tiden inte oskäligt kort och har en skeppning inte anmälts inom tilläggstiden, får bortfraktaren antingen anmäla ett fartyg enligt 46 § i överensstämmelse med gällande skeppningsplan eller häva avtalet i fråga om den resan.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan av senare skeppningar, får bortfraktaren häva avtalet i fråga om den återstående delen.

Bortfraktaren har rätt till ersättning, om inte dröjsmålet beror på ett sådant förhållande som avses i 32 § tredje stycket.

Om befraktaren inte i tid underrättar bortfraktaren om skeppningsplaner, kan bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid. Är tiden inte oskäligt kort och överskrids den, får bortfraktaren häva avtalet i fråga om den återstående delen. Tredje stycket skall tillämpas.

Dröjsmål med nominering av fartyg

49 § Lämnar bortfraktaren inte i tid anmälan om fartyg, får befraktaren förelägga en bestämd tilläggstid. Är tiden inte oskäligt kort och har anmälan inte lämnats inom tilläggstiden får befraktaren häva avtalet i fråga om den resa som tilläggstiden gäller.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan om fartyg även i fråga om senare skeppningar, får befraktaren häva avtalet i fråga om den återstående delen.

Befraktaren har rätt till ersättning, om inte dröjsmålet beror på ett sådant hinder utanför bortfraktarens kontroll som han inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks och vars följder han inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

Dröjsmål med betalning av frakt

50 § Betalas inte frakt, ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt avtalet i rätt tid, får bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får bortfraktaren ställa in fullgörelsen av avtalet eller, om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott, häva avtalet.

Bortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att han ställer in fullgörelsen av avtalet eller, om avtalet hävs, på att de återstående resorna faller bort.

Vid slutet av varje resa enligt avtalet har bortfraktaren rätt att hålla inne lasten till säkerhet för fordringar enligt avtalet. I förhållande till tredje man gäller detta bara om fordringen har antecknats i konossementet.

Krigsfara

51 § Inträder det under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller en väsentlig ökning av krigsfaran och är detta av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet, får såväl bortfraktaren som befraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning.

Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

Fartygets avlämnande

Fartygets skick och utrustning

52 § Tidsbortfraktaren skall ställa fartyget till tidsbefraktarens förfogande på den plats och vid den tidpunkt som har avtalats.

Vid avlämnandet skall tidsbortfraktaren se till att fartygets skick, föreskrivna handlingar, bemanning, proviantering och övrig utrustning uppfyller de krav som ställs i vanlig fraktfart i det fartområde som befraktningsavtalet anger.

Fartyget skall dessutom ha tillräckligt med bränsle för att kunna nå närmaste användbara bunkringshamn. Tidsbefraktaren skall överta bränslet och betala för det efter priset i denna hamn.

Besiktning

53 § Vid avlämnandet får såväl tidsbortfraktaren som tidsbefraktaren begära sedvanlig besiktning av fartyget, dess utrustning och kvarvarande bränsle.

Kostnaderna, inbegripet kostnader för tidsförlust som har föranletts av besiktningen, skall bäras av parterna med hälften var.

Besiktningsutlåtandet utgör bevis om fartygets och utrustningens skick samt om omfattningen av kvarvarande bränsle, om annat inte visas.

Avlämnande av fartyget till sjöss

54 § Har parterna avtalat att fartyget skall avlämnas till sjöss, skall tidsbortfraktaren underrätta tidsbefraktaren om avlämnandet och uppge fartygets position samt tidpunkten för avlämnandet.

Besiktning som avses i 53 § skall företas i den första hamn som fartyget anlöper efter avlämnandet. Om det konstateras att fel i fartyget föreligger, skall frakt inte betalas för den tid som går förlorad för att avhjälpa felet. Om tidsbefraktaren häver befraktningsavtalet enligt 56 §, bortfaller tidsbortfraktarens rätt till frakt från avlämnandet.

Kancelleringstid och dröjsmål med avlämnandet av fartyget

55 § Skall fartyget enligt befraktningsavtalet vara klart att börja ta in last inom viss tid (kancelleringstid), får tidsbefraktaren häva avtalet om fartyget inte är klart att börja ta in last eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång. Om fartyget i övrigt skall avlämnas inom en bestämd tid, får tidsbefraktaren häva avtalet om tiden

överskrids.

Anmäler tidsbortfraktaren att fartyget kommer efter det att tiden har löpt ut och uppger han när fartyget kommer att vara klart att börja ta in last eller att avlämnas, får tidsbefraktaren häva avtalet om det sker inom skälig tid. Hävs inte avtalet blir den angivna tidpunkten ny kancelleringstid.

Om fartyget i ett annat fall avlämnas för sent, får tidsbefraktaren häva avtalet om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott.

Fel i fartyget

56 § Föreligger det vid avlämnandet fel i fartyget eller i fartygets utrustning, har tidsbefraktaren rätt till avdrag på frakten eller, om avtalsbrottet är väsentligt, rätt att häva befraktningsavtalet. Detta gäller inte om tidsbortfraktaren avhjälper felet utan ett sådant dröjsmål som enligt 55 § ger tidsbefraktaren rätt att häva avtalet.

Skadeståndsansvar

57 § Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för förlust till följd av dröjsmål eller fel vid avlämnandet. Om tidsbortfraktaren visar att dröjsmålet eller felet inte beror på fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för, föreligger inte rätt till sådan ersättning. Tidsbefraktaren har också rätt till ersättning för skada till följd av att fartyget vid avtalsslutet saknade en egenskap eller utrustning som kan anses tillförsäkrad.

Utförandet av resorna

Tidsbefraktarens förfoganderätt

58 § Tidsbortfraktaren skall under befraktningsperioden utföra de resor som tidsbefraktaren begär i överensstämmelse med befraktningsavtalet. Bestämmelserna i 52 § andra stycket skall tillämpas.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att utföra en resa vid vilken fartyget, personer ombord eller lasten kan utsättas för fara till följd av krig eller krigsliknande tillstånd, is eller annan fara eller väsentlig olägenhet, som han inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att ta med gods av lättantändlig, brandfarlig eller frätande beskaffenhet eller annat farligt gods, om det inte avlämnas i sådant skick att det kan befordras och utlämnas i överensstämmelse med de krav och rekommendationer som ställs av myndigheterna i det land där fartyget är registrerat, i det land där redaren har sitt huvudkontor och i de hamnar som ingår i resan. Tidsbortfraktaren är inte heller skyldig att ta med levande djur.

Underrättelseplikt

59 § Tidsbortfraktaren skall hålla tidsbefraktaren underrättad om alla förhållanden som rör fartyget och resorna och som är av betydelse för tidsbefraktaren. Tidsbefraktaren skall underrätta tidsbortfraktaren om planerade resor.

Bränsle

60 § Tidsbefraktaren skall ombesörja att det finns bränsle och vatten till fartygets maskiner. Han svarar för att levererat bränsle är i överensstämmelse med avtalade specifikationer.

Lastning och lossning

61 § Tidsbefraktaren skall ombesörja mottagande, lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning och utlämnande av lasten. Stuvningen skall utföras så att fartyget är betryggande stabiliserat och lasten säkrad. Tidsbefraktaren skall följa anvisningar från tidsbortfraktaren om lastens fördelning i den omfattning som hänsynen till fartygets säkerhet och stabilitet kräver.

Tidsbefraktaren får kräva sådan medverkan av befälhavaren och besättningen som är sedvanlig i den fart det gäller. Ersättning för övertidsarbete och annan särskild utgift till följd av sådan medverkan skall betalas av tidsbefraktaren.

Om tidsbortfraktaren är skyldig att ersätta skada till följd av lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning eller utlämnande av lasten, skall tidsbefraktaren hålla honom skadeslös, om inte skadan beror på medverkan av befälhavaren eller besättningen eller på något annat förhållande som tidsbortfraktaren svarar för.

Konossement

62 § Tidsbortfraktaren skall på begäran utfärda konossement för inlastat gods för den resa han skall utföra, med de villkor som är sedvanliga i den fart det gäller. Om han därigenom ådrar sig ansvar i förhållande till innehavaren av konossementet utöver vad som följer av befraktningsavtalet, skall tidsbefraktaren hålla honom skadeslös.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att på begäran av tidsbefraktaren lämna ut godset till en obehörig mottagare eller i övrigt i strid mot konossementet, om han därigenom handlar i strid mot tro och heder. Tidsbortfraktaren får alltid kräva säkerhet för den ersättning han kan bli skyldig att betala på grund av ett sådant utlämnande.

63 § Tidsbortfraktaren är ansvarig i förhållande till tidsbefraktaren enligt 13 kap. 24 - 35 och 37 - 39 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård. Bestämmelserna i 13 kap. 36 § skall också tillämpas.

En mottagare som inte är tidsbefraktaren har också rätt till ersättning enligt första stycket. Innehar mottagaren konossement som har utfärdats av tidsbortfraktaren får han också åberopa reglerna i 5 §.

Dröjsmål och annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida

64 § Hålls fartyget inte i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick eller utförs resorna för sent eller föreligger annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida, får tidsbefraktaren häva befraktningsavtalet, om det med avtalet avsedda ändamålet väsentligen skulle förfelas. Om tidsbefraktaren vill häva avtalet skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för skada som har uppkommit på grund av att fartyget går förlorat eller efter skada förklaras inte kunna sättas i stånd eller inte hålls i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick, om skadan beror på fel eller försummelse av tidsbortfraktaren eller någon som han svarar för. Detsamma gäller för skada som har uppkommit genom fel eller försummelse vid sådan medverkan av befälhavaren eller besättningen som avses i 61 § andra stycket, vid utförande av tidsbefraktarens anvisning eller vid annat avtalsbrott.

Skada på fartyget

65 § Tidsbortfraktaren har rätt till ersättning för skada på fartyget som beror på fel eller försummelse av tidsbefraktaren eller någon som han svarar för.

Om skadan beror på att tidsbefraktaren har beordrat fartyget till en osäker hamn, är han ersättningsskyldig om han inte visar att fel eller försummelse inte föreligger.

Gemensamt haveri och bärgning

66 § Fraktens bidrag till gemensamt haveri skall betalas av tidsbefraktaren. Detsamma gäller bidrag till gemensamt haveri som skall lämnas för bränsle och utrustning som tidsbefraktaren har ombord. Om i gemensamt haveri ersättning betalas för utgift och förlust som tidsbefraktaren har haft, tillfaller ersättningen honom.

Tidsbortfraktaren får utan tidsbefraktarens samtycke söka rädda personer. Han får även bärga fartyg eller annan egendom när detta

inte är oskäligt för tidsbefraktaren. Av tidsbortfraktarens andel av återstoden av bärgarlönen enligt 16 kap. 6 § andra stycket (nettobärgarlönen) tillfaller en tredjedel tidsbefraktaren.

Utgifter för resorna

67 § Tidsbefraktaren skall bära de utgifter för resornas utförande som inte enligt bestämmelserna i detta kapitel skall bäras av tidsbortfraktaren.

Återlämnande av fartyget

Återlämnande och besiktning

68 § Tidsbefraktaren skall återlämna fartyget till tidsbortfraktaren på den plats och vid den tidpunkt som har avtalats.

Vid återlämnandet skall bestämmelserna i 52 § tredje stycket, 53 § samt 54 § första stycket och andra stycket första punkten tillämpas. Detta gäller även då befraktningsavtalet har hävts eller annars upphört före befraktningsperiodens slut.

Överskridande av befraktningsperioden

69 § Tidsbortfraktaren är skyldig att låta fartyget anträda en ny resa trots att den avtalade tiden för återlämnandet därigenom överskrids. Detta gäller inte när överskridandet går utöver vad som kan anses skäligt eller om en viss tidsperiod för återlämnandet avtalats.

För tillåtet överskridande enligt första stycket skall tidsbefraktaren betala den avtalade tidsfrakten. För annat överskridande skall han betala gängse tidsfrakt, dock minst den avtalade tidsfrakten, samt ersättning för annan skada som dröjsmålet medför för tidsbortfraktaren.

Tidsfrakt

Betalning av tidsfrakt

70 § Tidsfrakt skall betalas i förskott för 30 dagar i sänder.

Framställer tidsbefraktaren krav på avräkning med ett belopp som är tvistigt, är han ändå skyldig att betala tidsfrakten, om tidsbortfraktaren ställer säkerhet för kravet. Tidsbefraktaren kan dock inte kräva säkerhet för ett större belopp än den tidsfrakt han betalar.

Dröjsmål med betalning av tidsfrakt

71 § Betalas tidsfrakten inte i rätt tid, skall tidsbefraktaren betala dröjsmålsränta enligt räntelagen (1975:635).

Betalas tidsfrakten inte i rätt tid, skall tidsbortfraktaren meddela tidsbefraktaren detta. När meddelande har avsänts får tidsbortfraktaren ställa in fullgörelsen av befraktningsavtalet, inbegripet vägra att lasta gods eller att utfärda konossement. Om betalning inte har tagits emot inom 72 timmar efter det att meddelandet har avsänts, får tidsbortfraktaren häva avtalet.

Om tidsbortfraktaren har ställt in fullgörelsen av avtalet eller hävt det, har han rätt till ersättning, om inte tidsbefraktaren visar att dröjsmålet med betalningen beror på lag, avbrott i den allmänna samfärdseln eller betalningsförmedlingen eller något annat liknande hinder som han inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks och vars följder han inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

Om tidsbefraktaren inte betalar förfallen tidsfrakt, får tidsbortfraktaren begära att tidsbefraktaren till honom överlåter fordran på frakt som tidsbefraktaren har på grund av vidarebortfraktning av fartyget.

Bortfall av tidsfrakt

72 § Tidsfrakt skall inte betalas för den tid som går förlorad för tidsbefraktaren på grund av bärgning, underhåll av fartyget och avhjälpande av skada som tidsbefraktaren inte är ansvarig för eller i övrigt på grund av förhållanden på tidsbortfraktarens sida.

Tidsbefraktarens skyldighet att svara för utgifter för fartygets drift är begränsad på motsvarande sätt.

Upphörande

Förlust av fartyget

73 § Går fartyget förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, faller befraktningsavtalet bort även om tidsbortfraktaren enligt avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade. Detsamma gäller vid rekvisition av fartyget eller liknande ingripanden som är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet.

Om fartyget har gått förlorat utan att upplysning kan fås om tiden för händelsen, skall tidsfrakt betalas för 24 timmar efter det att fartyget sist hördes av.

74 § Befinner sig fartyget i en hamn eller ett annat område där krig utbryter, krigsliknande förhållanden inträder eller faran för sådana förhållanden väsentligen ökar, får tidsbortfraktaren omedelbart föra fartyget ut från området och i säkerhet.

Tidsbefraktaren skall utöver tidsfrakten ersätta tidsbortfraktaren för den ökning av premien för fartygets krigsförsäkring som följer av de resor som tidsbefraktaren kräver att fartyget skall utföra. Detsamma gäller krigsrisktillägg till besättningen.

Inträder under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller väsentlig ökning av krigsfaran och är detta av väsentlig betydelse för fullgörelsen av befraktningsavtalet, får såväl tidsbortfraktaren som tidsbefraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning.

Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

15 kap. Om befordran av passagerare och resgods

Inledande bestämmelser

1 § I detta kapitel avses med

bortfraktare: den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning, åtar sig att med fartyg befordra passagerare eller passagerare och resgods,

passagerare: den som befordras eller skall befordras med fartyg enligt ett avtal om passagerarbefordran samt den som med bortfraktarens samtycke följer med fordon eller levande djur som befordras enligt ett avtal om godsbefordran,

resgods: varje föremål, inbegripet fordon, som befordras för passagerarens räkning, under förutsättning att befordringen inte sker enligt certeparti, konossement eller något annat dokument som brukar användas vid godsbefordran, och

handresgods: resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller på annat sätt har i sin vård under resan, inbegripet vad han har i eller på sitt fordon.

2 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte i den mån befordringen är underkastad ett gällande internationellt fördrag om befordran med annat transportmedel.

3 § Om någon som varken är passagerare eller anställd hos bortfraktaren eller utför arbete i fartygets tjänst följer med ett fartyg och därvid åsamkas skada av det slag som avses i 17 eller 18 §, skall bestämmelserna i detta kapitel om befrielse från och begränsning av an-

svarighet för bortfraktare tillämpas till förmån för var och en på redarens sida som kan hållas ansvarig för skadan.

Om befordringen

4 § Bortfraktaren skall se till att fartyget är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat, provianterat och utrustat, samt att passageraren och resgodset befordras skyndsamt och tryggt till bestämmelseorten. Bortfraktaren skall även i övrigt tillgodose passagerarens bästa.

Resgods får inte befordras på däck.

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

5 § Gäller befordringsavtalet ett bestämt fartyg, får bortfraktaren inte utföra befordringen med något annat fartyg.

6 § Avser befordringsavtalet en bestämd person, får denne inte överlåta sin rätt enligt avtalet till någon annan. Sedan resan har påbörjats får överlåtelse inte äga rum, även om avtalet inte avser en bestämd person.

Bestämmelserna i första stycket gäller inte när lagen (1992:1672) om paketresor är tillämplig på avtalet.

7 § Passageraren är skyldig att iaktta föreskrifter om ordning och säkerhet under resan.

Bestämmelserna i 24, 53 och 54 §§ sjömanslagen (1973:282) om undersökning med anledning av brott ombord och tvångsmedel mot besättningsmedlem skall även tillämpas i fråga om passagerare.

8 § Passagerare får föra med sig resgods i skälig omfattning.

Känner passageraren till att hans resgods kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom, skall han före resans början upplysa bortfraktaren om detta. Detsamma gäller om resgodset, handresgods undantaget, kräver särskild vård. Är resgods av sådan beskaffenhet som nu har sagts, skall detta om möjligt utmärkas på godset innan resan börjar.

9 § Bortfraktaren har rätt att vägra passageraren att föra med sig resgods som kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person eller egendom.

Har sådant resgods tagits ombord utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet, får han efter omständigheterna föra i land, 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 person eller egendom att det

inte är försvarligt att behålla det ombord.

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

11 § Bortfraktaren är inte skyldig att lämna ut annat resgods än handresgods förrän passageraren har betalt för resan och för kost eller annan tjänst under resan. Uteblir betalningen får bortfraktaren lägga upp godset i säkert förvar och genom offentlig auktion eller på något annat betryggande sätt sälja så mycket av det att hans krav jämte förvarings- och försäljningskostnaderna täcks.

12 § Om befordringsavtalet avser ett bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, upphör bortfraktarens skyldighet att utföra befordringen.

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

13 § Om fartyget uppehålls under resan så att det inte skäligen kan fordras att passageraren avvaktar att resan fortsätts eller fartyget går förlorat eller förklaras efter skada inte kunna sättas i stånd, skall bortfraktaren se till att passageraren och dennes resgods befordras till bestämmelseorten på något annat lämpligt sätt och bära kostnaden för detta. Underlåter bortfraktaren detta har passageraren rätt att häva avtalet.

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

14 § Påbörjar passageraren inte resan eller avbryter han den, skall det avtalade biljettpriset ändå betalas. Om passageraren har insjuknat eller det finns annan skälig anledning för passageraren att inte påbörja eller fullfölja resan och bortfraktaren har underrättats om detta inom rimlig tid, behöver dock biljettpriset inte betalas.

Är passageraren enligt första stycket skyldig att betala det avtalade biljettpriset, skall detta dock sättas ned med ett skäligt belopp, om bortfraktaren har medfört en annan passagerare i hans ställe eller på något annat sätt har begränsat eller borde ha kunnat begränsa sin skada.

15 § Visar det sig, sedan ett befordringsavtal har 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 har ökat, har vardera parten rätt att

häva avtalet. En sådan rätt föreligger även om resan har börjat. Hävs avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

16 § Avbryter passageraren resan på grund av ett förhållande som avses i 14 § första stycket andra meningen eller hävs avtalet enligt 13 § eller, sedan resan har börjat, enligt 15 §, skall biljettpriset sättas ned. Därvid skall förhållandet mellan den avtalade och den återstående resans längd, tidsåtgång och kostnader beaktas.

Har bortfraktaren tagit emot betalning utöver vad som tillkommer honom enligt första stycket, skall han betala tillbaka överskottet.

Om ansvarighet på bortfraktarens sida

17 § Bortfraktaren är ansvarig för personskada som drabbar passageraren på grund av en händelse under resan, om skadan har vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon som han svarar för. Detsamma gäller skada på grund av att en passagerare försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan.

18 § Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att resgods går förlorat eller skadas på grund av en händelse under resan, om skadan har vållats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för. Detsamma gäller skada till följd av att resgodset försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan. Med försening jämställs dröjsmål med utlämning av resgodset på bestämmelseorten.

Bortfraktaren är inte skyldig att ersätta pengar, värdepapper, konstföremål eller andra dyrbarheter annat än om han har tagit emot egendomen för säker förvaring.

19 § Om vållande på passagerarens sida har medverkat till skada som avses i 17 eller 18 §, gäller 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207).

20 § För att gå fri från ansvarighet måste bortfraktaren visa att skada som avses i 17 eller 18 § inte har orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för. I fråga om personskada och förlust av eller skada på handresgods gäller dock det som nu har sagts endast om skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller om den har uppkommit till följd av fel i fartyget.

21 § Bortfraktarens ansvarighet skall vid personskada inte överstiga 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje passagerare. När ersättningen skall betalas ut som livränta får det kapitaliserade värdet inte överstiga denna gräns. Vid försening av passagerare skall ansvarigheten inte överstiga 4 150 SDR för varje passagerare.

Vid skada på eller förlust eller försening av resgods skall ansvarig-

heten inte överstiga

1. 1 800 SDR för varje passagerare i fråga om handresgods,
2. 6 750 SDR för varje passagerare i fråga om dyrbarheter som bortfraktaren har tagit emot för säker förvaring,
3. 10 000 SDR för varje fordon, och
4. 2 700 SDR för varje passagerare i fråga om annat resgods.

Begränsningsbeloppen gäller för varje resa. De avser inte ränta och rättegångskostnader.

Vad som avses med SDR anges i 22 kap. 3 §.

Bortfraktaren kan genom uttrycklig överenskommelse åta sig ansvarighet till högre belopp än som föreskrivs i denna paragraf.

22 § Bortfraktaren har rätt att från skadans belopp göra avdrag med högst följande belopp, som utgör passagerarens självrisk, nämligen

1. 150 SDR för varje fordon som skadas,
2. 20 SDR för annan resgodsskada, och
3. 20 SDR för skada på grund av försening av passagerare eller resgods.

Avräkning enligt första stycket skall ske innan frågan om begränsning av ansvaret enligt 21 § prövas.

23 § Bortfraktaren har inte rätt att åberopa bestämmelserna i 21 och 22 §§ om begränsning av ansvarigheten eller avdrag för självrisk, om det visas att han själv har vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

24 § Bestämmelserna om frihet från eller begränsning av bortfraktarens ansvarighet gäller även om talan mot honom inte grundas på befordringsavtalet.

25 § Om befordringen helt eller delvis utförs av någon annan än bortfraktaren, är bortfraktaren dock ansvarig som om han själv hade utfört hela befordringen. Bestämmelserna i detta kapitel skall tillämpas.

Utför den andre befordringen med fartyg, är han ansvarig för sin del av befordringen enligt samma regler som gäller för bortfraktaren. Har bortfraktaren åtagit sig ansvar utöver vad som föreskrivs i detta kapital, är den som utför befordringen inte bunden av detta, om han inte skriftligen har samtyckt till det.

I den mån ansvar åvilar både bortfraktaren och en person som avses i andra stycket, svarar de solidariskt.

26 § Förs talan mot någon som bortfraktaren svarar för enligt 25 § eller 7 kap. 1 §, är denne berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och de personer som han svarar för skall betala får

inte sammanlagt överstiga de gränser för ansvarigheten som föreskrivs i 21 §.

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

27 § Krav på ersättning för personskada eller försening av passagerare får framställas endast av passageraren eller dennes rättsinnehavare eller, vid dödsfall, den som har rätt till skadestånd enligt 5 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207).

28 § Bestämmelser om laga domstol för tvister som rör ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods samt om möjlighet att hänskjuta sådana tvister till skiljemän finns i 21 kap. 4 §.

Bestämmelser om preskription finns i 19 kap. 1 §.

Om avtalsvillkors giltighet

29 § Bestämmelserna i 7 § får inte åsidosättas genom avtal.

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 10 - 27 §§, 19 kap. 1 § första stycket 6 och 7 och 21 kap. 4 § är ogiltiga

1. vid befordran inom Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller till eller från någon av dessa stater, oavsett vilken lag som i övrigt är tillämplig på befordringen;
2. vid annan befordran om svensk lag är tillämplig på befordringen enligt allmänna svenska lagvalsregler.

Övriga bestämmelser i detta kapitel gäller endast om inte något annat är avtalat eller följer av sedvänja.

30 § Trots bestämmelserna i 29 § får bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet i fråga om passagerare för tiden innan denne går ombord och efter det att han har gått i land. Ett sådant förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sjötransporter mellan fartyg och land som omfattas av biljettpriset eller som utförs med transportmedel som bortfraktaren ställer till förfogande.

I fråga om handresgods som inte finns i eller på ett av passageraren medfört fordon kan bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet för tiden innan handresgodset förs ombord och efter det att det har förts i land. Förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sådan transport till eller från fartyget som avses i första stycket och inte heller för den tid då handresgodset har tagits om hand av bortfraktaren medan passageraren vistas i en terminalbyggnad, på en kaj eller en annan hamnanläggning.

Om det är avtalat att en bestämd del av befordringen skall utföras av någon annan än bortfraktaren får, om den andre är namngiven, bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada orsakad

av en händelse under den del av befordringen som utförs av den andre. Detsamma gäller, om passageraren enligt befordringsavtalet har rätt att helt eller delvis anlita någon annan än bortfraktaren för befordringen.

Avdelning V Sjöolyckor

16 kap. Om bärgning

1 § Den som bärgar ett fartyg, vilket förolyckats eller är i fara, eller ombordvarande gods eller något som har hört till sådant fartyg eller gods, samt var och en som medverkar vid bärgningen, har rätt till bärgarlön. Andel i bärgarlön tillkommer även den, vilken under den fara som föranlett bärgningen räddat någon från fartyget eller medverkat vid räddningen.

Om någon har medverkat vid ett bärgningsföretag trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, har han inte rätt till bärgarlön.

Bärgarlön skall, i den mån så krävs, betalas även om ett fartyg som bärgats av ett annat fartyg, har samma ägare som det andra fartyget.

Om någon enligt avtal är skyldig att verkställa bogsering eller lotsning eller att utföra liknande arbete för ett fartygs räkning och fartyget råkar i fara, har han rätt till bärgarlön för hjälp som han lämnar fartyget endast om hjälpen inte kan anses ingå i fullgörandet av avtalet.

Om gods eller något som har hört till gods har bärgats, svarar ägaren med det bärgade men inte personligen.

2 § När bärgarlönens belopp bestäms skall följande omständigheter beaktas

1. i första hand:

a) i vad mån bärgningsföretaget lyckats,

b) den skicklighet med vilken bärgningsarbetet utförts samt den tid och möda som använts,

c) den fara för vilken det bärgade fartyget, dess passagerare, besättning eller gods varit utsatta,

d) den fara för vilken bärgarna eller deras redskap har utsatts,

e) den fara som bärgarna utsatt sig för att bli ersättningsskyldiga mot en lastägare eller någon annan eller att på annat sätt lida förlust,

f) den skada som bärgarna har lidit till liv, hälsa eller gods, den utgift eller förlust som bärgarna har haft för bärgningen samt värdet av de redskap som använts vid bärgningen, och

g) den omständigheten att det fartyg som använts vid bärgningen varit särskilt utrustat för bärgningsarbete.

2. i andra hand:

det bärgades värde.

Om någon som deltagit i bärgning genom fel eller försummelse har orsakat den fara i vilken fartyget råkat eller om en sådan person vid bärgningen har gjort sig skyldig till stöld eller snatteri eller till undanröjande av bärgat gods eller till någon annan sviklig handling, kan bärgarlönen förklaras förverkad eller sättas ned.

3 § Bärgarlönen får inte sättas högre än till värdet av det bärgade. I detta värde inkluderas frakt och passageraravgifter och görs avdrag för tull och övriga avgifter som bör ersättas av det bärgade samt för kostnader för förvaring, värdering och försäljning.

Med bärgarlön avses även ersättning för att föra det bärgade i säkerhet och för att fartyg eller andra redskap används för detta ändamål.

4 § Om ett avtal rörande bärgning är ingånget medan faran ännu varade och under inflytande av detta och villkoren i avtalet inte är skäliga, kan avtalet förklaras helt eller delvis ogiltigt.

Detsamma gäller i fråga om andra avtal om bärgning, om den bärgarlön som krävts står i uppenbart missförhållande till värdet av den tjänst som bärgaren lämnat.

Bestämmelsen i 2 § sista stycket skall också tillämpas om ett avtal om bärgning har träffats.

Om bärgarlön har betalats medan faran ännu varade, skall den som vill återkräva något av vad han har betalat väcka talan inom sex månader efter det att betalningen skedde. Gör han inte det har han förlorat sin rätt.

5 § Om bärgare tvistar inbördes om bärgarlönens fördelning, bestäms den med ledning av de omständigheter som anges i 2 §.

6 § Om ett fartyg har bärgat något under en resa skall av bärgarlönen först betalas

1. ersättning för skada som bärgningen orsakat på fartyget, lasten eller någon annan egendom ombord,
2. ersättning för sådana utgifter för bränsle samt löner och kost åt befälhavaren och besättningen som uppkommit på grund av bärgningen,
3. särskild ersättning till sjöman vilken vid bärgningen gjort en synnerligen värdefull insats eller utsatt sig för synnerlig fara.

Av återstoden skall redaren få tre femtedelar. Resten skall med en tredjedel tillfalla befälhavaren och med två tredjedelar den egentliga besättningen, att fördelas i förhållande till deras avlöning. Befälhavarens andel skall dock alltid vara minst det dubbla av den högst avlönade besättningsmannens andel. En lots på fartyget har rätt att ta del i bärgarlönen som om han var medlem av besättningen och, om han inte är anställd hos redaren, uppbar lön som främste styrman.

Om det finns särskilda skäl, exempelvis med hänsyn till ändamålet

med fartygets resa eller sättet för beräknande av lön eller ersättning åt dem som arbetar i fartygets tjänst, får bärgarlönen fördelas på annat sätt än enligt första och andra styckena.

Ett avtal om att en mindre andel av den bärgarlön som kan förtjänas med ett fartyg än som sägs i första och andra styckena skall tillfalla befälhavaren eller besättningen är endast giltigt, om fartyget driver bärgningsverksamhet och är särskilt utrustat för detta eller om avtalet har ingåtts i samband med påmönstringen och avser ett visst bärgningsföretag.

7 § Om bärgning har utförts av ett svenskt statsfartyg som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, skall bestämmelserna i 6 § tillämpas.

Staten kan utan ansvarighet mot de ombordvarande avstå från bärgarlön.

8 § Ett anspråk på särskild ersättning enligt 6 § första stycket 3 skall anmälas hos redaren eller befälhavaren inom tre månader efter det att bärgningsföretaget har slutförts.

9 § Innan bärgarlönen har betalats eller säkerhet har ställts för den, får ett bärgat fartyg inte utan bärgarnas samtycke lämna det ställe dit det har förts efter bärgningen eller bärgat gods tas i besittning av ägaren.

17 kap. Om haveri

1 § Om innebörden av gemensamt haveri och fördelningen på fartyg, frakt och last gäller York-Antwerpenreglerna 1974 i den mån något annat inte är avtalat.

Regeringen tillkännager reglernas lydelse i engelsk text och svensk översättning.

2 § Utredning och fördelning av gemensamt haveri görs, om något annat inte har avtalats, genom dispasch (generaldispasch) på den ort som redaren bestämmer eller, om han inte bestämmer orten, på den ort där dispasch vanligen görs upp för redarens hemort.

Dispasch görs upp här i landet av en dispaschör. Dispaschören förordnas av regeringen. Han skall vara lagfaren.

Rättegångsbalkens bestämmelser om jäv mot domare gäller i fråga om dispaschören.

3 § Bestämmelser om besiktning för utredning och värdering av skada eller kostnad som har drabbat ett fartyg eller gods meddelas i 18 kap.

4 § Begäran om dispasch skall utan dröjsmål göras av redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget eller av någon

annan som har del i haveriet.

Var och en som haveriet rör skall genast till dispaschören lämna alla de handlingar som denne anser nödvändiga för utredningen och fördelningen samt i övrigt lämna honom upplysningar.

5 § Skall haveribidrag betalas av last eller annat gods, svarar ägaren med godset men inte personligen.

Bestämmelser om redarens rätt att hålla inne gods för haveribidrag finns i 13 kap. 20 § och 14 kap. 25 §. Om godset lämnas ut utan att ägaren åtar sig personlig ansvarighet för haveribidraget och, om det framställs krav på det, ställer säkerhet för det, svarar redaren för haveribidraget i förhållande till övriga som har del i haveriet.

6 § Har en skada eller kostnad drabbat fartyget eller lasten till följd av olyckshändelse och skall den varken hänföras till gemensamt haveri eller enligt 13 kap. 15 § tredje stycket eller 14 kap. 40 § fördelas efter samma grunder, faller den som enskilt haveri på den egendom som har drabbats av skadan eller orsakat kostnaden.

Om kostnader som skall hänföras till enskilt haveri avser fartyget och lasten eller fartyget och viss del av lasten eller avser delar av lasten tillhörande olika ägare, skall kostnaderna fördelas på den egendom för vars nytta de blivit gjorda enligt de grunder som gäller för gemensamt haveri. Kostnader för bärgning av last fördelas på dennas värde och den frakt som avser godset.

Utredning och fördelning av haveri som avses i andra stycket görs genom dispasch på begäran av någon som har del i haveriet. Bestämmelserna i detta kapitel om generaldispasch gäller.

7 § När dispasch begärs skall dispaschören så snart det kan ske på ett ändamålsenligt sätt och i den omfattning han anser nödvändigt uppmana dem som har del i haveriet att skriftligen framställa sina yrkanden och anföra de skäl och ge in de handlingar som de vill åberopa. Kungörelse om uppmaningen skall införas i Post- och Inrikes Tidningar, om det inte är uppenbart att någon okänd haveridelägare inte finns. Om en handling är ofullständig, skall dispaschören snarast begära upplysningar av den som gett in handlingen.

Sedan fullständiga handlingar kommit in skall dispaschören göra upp dispaschen så snart det kan ske. I dispaschen skall anges vad den skall göra som vill överklaga dispaschen . Av dispaschen skall ett exemplar lämnas till den som har begärt denna och till andra delägare i haveriet som är i behov av den. Övriga delägare skall genast på ett ändamålsenligt sätt och i behövlig omfattning underrättas om att dispaschen är utgiven.

8 § Om en skada eller kostnad som har tagits upp till fördelning genom en dispasch senare blivit ersatt av den som är ersättningsskyldig, skall dispaschen rättas genom tilläggsberäkning. Dispaschen

får dock inte fördröjas enbart på grund av att det kan finnas möjlighet att få ersättning för en skada eller kostnad.

9 § Om tvist uppstår angående en försäkringsgivares ersättningsskyldighet på grund av avtal om sjöförsäkring, skall saken hänskjutas till utredning och avgörande genom dispasch (partikulärdispasch). Har något annat inte avtalats, görs utredningen på den ort där försäkringen har tagits eller där sådan dispasch vanligen görs upp för den orten. Bestämmelserna i detta kapitel om generaldispasch gäller.

18 kap. Om dagböcker, sjöförklaring, annan undersökning av sjöolyckor och besiktning

Dagböcker

1 § På ett handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 skall, när fartyget används till sjöfart, föras skeppsdagbok och, om fartyget är maskindrivet eller försett med hjälpmaskin, maskindagbok. Detta gäller också i fråga om fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst 80.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket får medge undantag från skyldigheten att föra dagbok.

Särskilda bestämmelser gäller om annan dagbok på vissa fartyg.

2 § Dagbok upprättas enligt formulär som fastställs av Sjöfartsverket. Med beaktande av fartygens art och användning kan olika formulär fastställas.

Anteckningarna i dagboken skall göras i tidsföljd, i hamn för varje dygn och till sjöss för varje vakt. Vad som förekommer under en vakt får antecknas i en kladd. En sådan anteckning skall föras in i dagboken så snart det kan ske.

Dagbok och kladd till dagbok skall föras med ordning och tydlighet. Anteckningar får inte utplånas, strykas över eller på något annat sätt göras oläsliga. Om en felskrivning sker skall rättelse göras genom en särskild anteckning.

3 § Ett fartygs dagböcker förs under befälhavarens tillsyn.

Om skeppsdagboken inte förs av befälhavaren skall den föras av den främste av styrmännen. I skeppsdagboken skall noggranna uppgifter föras in om vad som inträffar under resan om kännedom om detta kan vara till nytta för redare, lastägare, försäkringsgivare eller någon annan vars rätt kan vara beroende av resans utgång.

Maskindagboken förs av maskinchefen eller, om denne så bestämmer, av den främste av det övriga maskinbefälet. I maskindagboken skall uppges förrådet vid fartygets avgång från hamn av de förnödenheter som behövs för maskineriets drift, förbrukningen av

dessa för varje dygn samt allt annat av vikt som rör maskineriets gång och skötsel. När tid anges skall samma ortstid användas som i skeppsdagboken.

4 § Ytterligare föreskrifter om dagböcker meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

5 § En dagbok förd på ett svenskt fartyg eller på ett danskt, finskt eller norskt fartyg som befinner sig i svensk hamn skall hållas tillgänglig för var och en som vill ta del av innehållet, om hans rätt är beroende av detta. I fråga om anteckningar som har samband med en sammanstötning med ett annat fartyg, till vars dagbok motsvarande tillgång inte finns, gäller detta dock inte förrän sjöförklaring eller undersökning enligt 20 § hålls offentligt eller talan väckts på grund av sammanstötningen.

En dagbok skall förvaras av redaren i minst tre år efter dess avslutning. Om talan väcks inom den tiden i anledning av en händelse om vilken en anteckning gjorts i dagboken, skall boken förvaras till dess målet har avgjorts genom lagakraftvunnen dom.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller även i fråga om kladd till dagbok samt på teknisk väg gjorda uppteckningar om ett fartygs navigering och gången av dess maskineri.

Sjöförklaring

6 § Sjöförklaring skall hållas för ett svenskt handelsfartyg eller fiskefartyg

1. när någon, medan fartyget var på väg, i samband med fartygets drift har eller kan antas ha avlidit eller fått svår kroppsskada,
2. när i annat fall i samband med fartygets drift någon ombordanställd eller någon annan som följer med fartyget har eller kan antas ha avlidit eller fått svår kroppsskada,
3. när någon som avlidit ombord har begravts i sjön,
4. när allvarlig förgiftning har eller kan antas ha inträffat ombord,
5. när fartyget har sammanstött med ett annat fartyg eller stött på grund,
6. när fartyget har försvunnit eller övergetts i sjön,
7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan antas ha uppkommit antingen på fartyget eller, medan fartyget var på väg, på egendom utanför fartyget, eller
8. när brand, explosion eller förskjutning av någon betydelse har inträffat i lasten.

Bestämmelser om vissa undantag från första stycket finns i 13 § tredje stycket och 17 §.

7 § Sjöförklaring skall vidare hållas för ett svenskt fartyg när i anledning av en händelse som har eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift Sjöfartsverket förordnar om detta eller befälhavaren eller redaren finner det nödvändigt. Detsamma gäller när en lastägare eller lastförsäkringsgivare i annat fall än som avses i 13 § tredje stycket eller 17 § andra stycket begär det för att få upplysning om orsaken till en skada av någon betydelse på godset, vilken har eller kan antas ha uppkommit i samband med fartygets drift.

Om Sjöfartsverket förordnar att sjöförklaring skall hållas, skall befälhavaren eller redaren underrättas om detta. En lastägares eller lastförsäkringsgivares begäran om sjöförklaring skall göras hos någon av dessa.

8 § Genom sjöförklaringen skall händelsen och dess orsaker om möjligt klarläggas. Alla förhållanden som kan antas ha medverkat till händelsen eller vara av betydelse från sjösäkerhetssynpunkt skall utredas.

Utredningen sker genom förhör med fartygets befälhavare och de medlemmar av besättningen och andra personer som antas kunna lämna någon upplysning i saken. Handlingar eller föremål som antas kunna tjäna till upplysning skall granskas. I den mån det kan antas främja utredningen skall syn hållas på fartyget eller den plats där händelsen inträffat.

9 § Om det inte finns något hinder skall sjöförklaring hållas i den hamn där händelsen har inträffat eller, om händelsen inträffat till sjöss, i den första hamn till vilken fartyget eller befälhavaren därefter anländer. Sjöförklaringen får dock anstå till dess fartyget anlöper en annan hamn, om en avsevärd besparing i kostnaderna för fartyget eller någon annan väsentlig fördel därigenom kan uppnås utan att syftet med sjöförklaringen åsidosätts. Befälhavaren eller redaren skall genast skriftligen underrätta Sjöfartsverket om anståndet och anledningen till det.

Medan fartyget befinner sig i en hamn som anges i första stycket kan sjöförklaringen hållas även på en annan ort, om särskilda skäl föranleder det.

Sjöförklaring med anledning av att ett fartyg har försvunnit eller med anledning av att befälhavaren och var och en som kunnat träda i hans ställe har omkommit, skall hållas på den ort som Sjöfartsverket bestämmer.

10 § Sjöförklaring inom landet hålls av den tingsrätt som enligt 21 kap. 1 § utsetts att vara sjörättsdomstol. Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaringen skall hållas enligt 9 §. Regeringen kan dock för en viss hamn förordna att en annan av sjörättsdomstolarna skall vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelserna och övriga förhållanden.

Om annat inte följer av denna lag, gäller för sjöförklaring inför domstol lagen (1946:807) om handläggning av domstolsärenden.

Vid sammanträde för sjöförklaring skall rätten bestå av en lagfaren domare som ordförande och två personer med kunskap om och erfarenhet av sjöfart. Åtminstone en av de senare bör ha grundlig erfarenhet från tjänst som fartygs- eller maskinbefäl på handelsfartyg och nyligen ha utövat en sådan tjänst. Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning som Sjöfartsverket upprättar varje år. Förteckningen skall uppta minst tjugo personer. Om ett deltagande av en person med särskild sakkunskap är ändamålsenligt i ett visst fall, får rätten tillkalla en sådan person att inträda som ytterligare ledamot i rätten även om han inte är upptagen i förteckningen. De särskilda ledamöterna skall vara svenska medborgare. Den som är underårig eller i konkurstillstånd eller som har förvaltare enligt 11 kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. De särskilda ledamöterna har rätt till ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.

I Danmark, Finland och Norge hålls sjöförklaring för ett svenskt fartyg av den domstol som är behörig enligt det landets lag.

I övrigt hålls sjöförklaring utomlands av svensk utlandsmyndighet som enligt bemyndigande av Utrikesdepartementet har sådan behörighet. Om det lämpligen kan ske skall vid sjöförklaringen delta två av myndigheten tillkallade, i sjöfart kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka inte förekommer jäv som gäller mot domare. Är ett deltagande av person med särskild sakkunskap ändamålsenligt i ett visst fall, får myndigheten tillkalla även en sådan person. På en ort där behörig svensk utlandsmyndighet inte finns, hålls sjöförklaringen av behörig dansk, finsk eller norsk utlandsmyndighet.

I fråga om sjöförklaring inför en utlandsmyndighet gäller bestämmelserna om sjöförklaring vid domstol. Utlandsmyndigheten får dock inte ta upp ed eller utfärda vitesföreläggande.

11 § När sjöförklaring skall äga rum skall fartygets befälhavare snarast möjligt göra anmälan om detta hos den domstol som skall hålla sjöförklaringen. Om anmälan inte görs av befälhavaren svarar redaren för att anmälan görs. Detta gäller också när redaren tagit emot en underrättelse eller en begäran enligt 7 § andra stycket.

Anmälningen skall vara skriftlig med uppgift på hela besättningen och på de personer, bland besättningen eller i övrigt, som antas kunna lämna upplysning i saken och, om det kan ske, på sakägarna och deras ombud. Den skall vara åtföljd av ett exemplar av rapporten enligt 6 kap. 14 §.

Om anmälningen görs efter ett förordnande eller en begäran enligt 7 § skall den även innehålla uppgift om detta.

12 § När anmälan har gjorts skall rätten sätta ut sammanträde för sjöförklaring att äga rum så snart det kan ske. Om det är ändamåls-

enligt skall sammanträdet hållas ombord på fartyget.

Till sammanträdet kallar rätten på lämpligt sätt fartygets befälhavare och de övriga personer som skall höras. En medlem av besättningen kan kallas genom befälhavaren.

Befälhavaren skall föreläggas att till sammanträdet medföra fartygets dagböcker och kladdar till dem, om de finns i behåll. Befälhavaren eller någon annan kan föreläggas att vid sammanträdet visa även andra handlingar eller föremål som antas kunna tjäna till upplysning i saken. Föreläggandet får meddelas vid vite.

Om det kan ske skall sakägarna genom särskilda meddelanden underrättas om tid och plats för sammanträdet samt var och när anmälningen om sjöförklaring med tillhörande handlingar finns tillgänglig. Sjöfartsverket skall alltid underrättas om tid och plats för sammanträdet. Om sjöförklaringen gäller en händelse som angår säkerheten på fartyg, skall underrättelse även lämnas till det sjöfartsinspektionsdistrikt där händelsen har inträffat.

De särskilda ledamöterna skall ta del av anmälningshandlingarna. Om det finns tid för det skall de för ordföranden före sammanträdet skriftligen ange de frågor som bör utredas från nautisk, teknisk eller någon annan synpunkt.

13 § Om sjöförklaringen gäller en sammanstötning med ett annat fartyg, får rätten bevilja anstånd med denna om den därigenom kan hållas samtidigt med sjöförklaringen eller motsvarande utredning för det andra fartyget. Ett sådant anstånd får inte beviljas för längre tid än som är oundgängligen nödvändigt.

Utöver vad som följer av 5 kap. 1 § rättegångsbalken får sjöförklaring hållas inom stängda dörrar, om det vid förklaringen kommer att lämnas uppgifter för vilka sekretess gäller enligt 8 kap. 16 § sekretesslagen (1980:100). Vid sjöförklaring inom stängda dörrar får en annan enskild sakägare än redaren inte närvara utan redarens samtycke.

Har sammanstötning skett med ett utländskt fartyg, för vilket varken sjöförklaring eller motsvarande utredning skall hållas, behöver sjöförklaring inte äga rum om Sjöfartsverket inte bestämmer något annat. Hålls sjöförklaring skall bestämmelserna i andra stycket om handläggning inom stängda dörrar tillämpas.

14 § Vid sjöförklaringens början skall fartygets dagböcker och kladdar till dem jämföras med varandra och med det exemplar av rapporten enligt 6 kap. 14 § som fogats till anmälningen. Av dem som skall höras får endast den som har tagit befattning med dagboksföringen närvara vid genomgången, om inte särskilda skäl föranleder något annat.

Annat skriftligt utredningsmaterial läggs fram och syn företas när det är lämpligt.

15 § Befälhavaren och övriga personer som har kallats skall höras var för sig. Ingen av dem får närvara vid förhör med någon annan utan att det finns särskilda skäl för det.

Förhöret hålls av rätten. Med rättens tillstånd kan förhöret hållas av företrädare för Sjöfartsverket eller av en sakägare. Var och en som har hörts skall bekräfta sin berättelse med ed, om inte laga hinder möter eller rätten i övrigt med hänsyn till omständigheterna finner att ed inte bör avläggas. Rätten skall före förhöret upplysa den som skall höras om hans skyldighet att avlägga ed och om edens vikt.

Ed som avses i andra stycket har denna lydelse: "Jag N. N. bekräftar och försäkrar på heder och samvete att jag har sagt hela sanningen och intet förtigit, tillagt eller förändrat. "

Andra än befälhavaren eller medlemmar av besättningen har rätt att för sin inställelse vid rätten få ersättning av allmänna medel i enlighet med bestämmelserna om ersättning till vittne. Ersättningen skall stanna på staten. I fråga om ersättning för inställelse till förhör inför en utlandsmyndighet meddelas bestämmelser av regeringen.

16 § Om en utredning som har skett genom sjöförklaring är ofullständig i något avseende, kan Sjöfartsverket förordna att den skall fullständigas vid en ny sjöförklaring och bestämma på vilken ort den nya sjöförklaringen skall hållas. I ett sådant fall skall bestämmelserna i 7 § andra stycket och 11 § tillämpas.

17 § Om en tillfredsställande utredning av en händelse som avses i 6 § är eller kan väntas bli tillgänglig i någon annan ordning, får Sjöfartsverket medge att sjöförklaring enligt det lagrummet underlåts eller att den skjuts upp i avvaktan på en sådan utredning.

Regeringen får föreskriva att sjöförklaring enligt 6 § inte behöver hållas, om sjöolyckan eller händelsen är eller skall bli föremål för en sådan undersökning som avses i 20 §.

Regeringen får föreskriva inskränkningar i Sjöfartsverkets rätt enligt 7 § första stycket, 13 § tredje stycket, 16 § och 18 § andra stycket att förordna om sjöförklaring i fall då sjöolyckan eller händelsen är eller skall bli föremål för en sådan undersökning som avses i 20 §.

18 § För fartyg hemmahörande i Danmark, Finland eller Norge skall rätten hålla sjöförklaring när befälhavaren eller redaren eller behörig myndighet i fartygets hemland finner det nödvändigt. För annat utländskt fartyg hålls i ett sådant fall sjöförklaring om det finns skäl.

Om en utredning av en händelse som inträffat i samband med ett utländskt fartygs drift är nödvändig från sjösäkerhetssynpunkt och fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium, får Sjöfartsverket förordna att sjöförklaring skall äga rum.

Finner en myndighet som anges i första stycket att sjöförklaring är nödvändig eller förordnar Sjöfartsverket att sjöförklaring skall äga rum, skall befälhavaren eller redaren underrättas om detta. Sjöförklaring hålls på anmälan enligt 11 § av någon av dem.

19 § Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Tullverket och polismyndighet skall lämna en tingsrätt som håller sjöförklaring den hjälp tingsrätten begär för utredningen. För polismyndigheternas utredningar gäller bestämmelserna om förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken.

Annan undersökning av sjöolyckor

20 § Om undersökning från säkerhetssynpunkt av sjöolyckor och andra händelser som berör sjöfarten finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Besiktning

21 § Sjöfartsverket skall varje år upprätta en förteckning över personer som är lämpliga att utföra uppdrag att besiktiga fartyg eller last. Förteckningen skall hållas tillgänglig hos de tingsrätter som Sjöfartsverket anger.

22 § Uppstår fråga om ett fartyg efter inträffad skada skall anses kunna sättas i stånd eller inte, skall yttrande om detta avges av minst tre besiktningsmän.

Besiktningsmännen förordnas på ansökan av fartygets ägare, redare eller befälhavare. Inom landet förordnar rätten på den ort där besiktningen skall äga rum besiktningsmän bland de personer som är upptagna på förteckningen enligt 21 §. Utomlands förordnas besiktningsmän av den myndighet som är behörig enligt lag eller sedvänja på besiktningsorten eller av en svensk utlandsmyndighet eller, där en sådan inte finns, av en dansk, finsk eller norsk utlandsmyndighet.

Vid besiktning inom landet skall besiktningsmännen avkräva befälhavaren fartygets nationalitetshandling. Om fartyget förklaras vara icke iståndsättligt, skall de till Sjöfartsverket genast sända in nationalitetshandlingen, en avskrift av yttrandet och bevis om att de är behörigen förordnade. När en besiktning äger rum utomlands skall utlandsmyndigheten, om det kan ske, iaktta vad som nu sagts. Sjöfartsverket skall utan dröjsmål ge registermyndigheten del av besiktningsmännens yttrande, om det rör ett svenskt fartyg.

23 § Om skada har drabbat ett fartyg eller gods i gemensamt haveri, får var och en som haveriet rör låta en eller flera besiktningsmän utreda och värdera skadan. Detta gäller också i fråga om en skada i enskilt haveri när utredning om skadan fordras för bestämmande av bidragsvärdet för fartyg eller gods.

Besiktningsmän utses av den som haveriet rör eller förordnas på hans ansökan av den myndighet som anges i 22 §.

24 § Om ägaren till ett fartyg eller redaren eller någon som i redarens ställe har befattning med fartyget eller befälhavaren vill anordna

en annan besiktning av fartyg eller gods än som avses i 22 eller 23 § och han inte själv utser besiktningsmän, skall den myndighet som anges i 22 § på hans ansökan förordna en eller flera besiktningsmän. Detta gäller också, om en lastägare eller lastförsäkringsgivare vill låta besiktiga lasten i andra fall än som avses i 23 §.

25 § En besiktningsman får inte vägras tillträde till fartyget och lasten för att utföra besiktningen utom när sådant tillträde skulle föranleda oskälig kostnad för fartyget eller någon annan väsentlig olägenhet.

Avdelning VI Avslutande bestämmelser

19 kap. Om preskription av vissa fordringar

1 § Följande fordringar upphör, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan inte väcks i laga ordning i fråga om

1. fordran på bärgarlön: inom två år från det bärgningsföretaget slutfördes,
2. fordran på andel i bärgarlön enligt 16 kap. 6 § andra stycket: inom ett år från det vederbörande av redaren fått 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 betalat utöver vad som belöper på honom enligt 8 kap. 1 §: inom ett år från det beloppet betalades,
5. fordran på ersättning på grund av att gods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter: inom ett år från det godset lämnades ut eller skulle ha lämnats ut,
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 inte senare än tre år från ilandstigningen,
7. fordran på ersättning på grund av att resgods har skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran: inom två år från det godset fördes i land eller, om det har gått förlorat, skulle ha förts i land,
8. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller en annan kostnad som skall fördelas enligt samma grund (13 kap. 15 §, 14 kap. 40 § och 17 kap. 6 §): inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft.

Svarar gäldenären i andra fall än som avses i första stycket för ersättning eller för någon annan fordran med begränsning av redareansvaret eller endast med inlastat gods upphör fordringen, om

talan inte väcks i laga ordning, i fråga om en fordran på ersättning inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om någon annan fordran inom ett år efter det att fordringen förföll till betalning. Om borgenären har rätt att för fordringen hålla sig även till redare, lastägare eller någon annan utan att begränsning av ansvarigheten äger rum, gäller en sådan rätt under samma tid som för en fordran i allmänhet.

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

Den som infriat en fordran som avses i första stycket 5 får väcka återkrav mot tredje man efter utgången av den där angivna tiden. En sådan talan får dock inte väckas senare än ett år från den dag huvudanspråket infriades eller talan väcktes om det.

Ett avtal om förlängning av preskriptionstid som avses i denna paragraf är giltigt endast om det har ingåtts efter fordringens tillkomst och har inte verkan för längre tid än tre år åt gången, räknat från dagen för avtalet. Preskriptionstiden får dock inte 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 har ägt rum eller skulle ha ägt rum. I 13 kap. 4 § första stycket och 14 kap. 2 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som avviker från bestämmelserna i första stycket 5 och fjärde stycket. I 15 kap. 29 § andra stycket finns föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som inskränker en passagerares rättigheter enligt första stycket 6 och 7.

Frågor om preskription av en fordran som avses i denna paragraf bedöms här i landet enligt svensk lag även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet.

20 kap. Straffbestämmelser

1 § Om en befälhavare försummar att enligt 6 kap. 1 § första och andra styckena se till att fartyget är sjövärdigt, döms han till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms en redare som försummar att avhjälpa fel eller brist i sjövärdigheten, om han ägt eller bort äga kännedom om felet eller bristen.

Om en redare, trots att det är möjligt för honom, underlåter att hindra fartyget att gå till sjöss när en förestående resa på grund av fel eller brist i sjövärdigheten kan bli förenad med allvarlig fara för de ombordvarande, döms han till böter eller fängelse i högst två år.

2 § Den som brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka döms, om inte oaktsamheten är ringa, för vårdslöshet i sjötrafik till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet grovt, skall dömas till fängelse i högst två år.

3 § Den som tar sådan färdväg, håller sådan hastighet eller annars med fartyg färdas så att han i onödan stör omgivningen döms till penningböter.

4 § Den som framför ett fartyg eller i övrigt på fartyg fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel, att det kan antas, att han inte på ett betryggande sätt kan utföra vad som därvid åligger honom, döms för sjöfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.

5 § Är ett brott som avses i 4 § att anse som grovt, skall dömas för grovt sjöfylleri till fängelse i högst två år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. gärningsmannen varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel,
2. den uppgift som gärningsmannen haft att fullgöra varit särskilt krävande med hänsyn till fartygets egenskaper eller andra omständigheter, eller
3. framförandet av fartyget inneburit en påtaglig fara för säkerheten till sjöss.

6 § Avviker en befälhavare från tjänsten och överger fartyget, döms han till böter eller fängelse i högst ett år.

Om en befälhavare försummar sina skyldigheter enligt 6 kap. 6 § första stycket eller i övrigt som god sjöman när fartyget är i fara, döms han till böter eller fängelse i högst två år.

7 § Försummar befälhavaren sina skyldigheter enligt 6 kap. 6 § andra stycket när någon annan är i sjönöd eller när fara hotar sjötrafiken eller enligt 8 kap. 4 § när fartyget sammanstött med ett annat fartyg, döms han till böter eller fängelse i högst två år.

8 § Om någon som med eller utan skuld har haft del i uppkomsten av en sjöolycka, genom att lämna olycksplatsen utan tvingande skäl eller på annat sätt, undandrar sig att vidta de åtgärder som skäligen kan krävas av honom eller om han undandrar sig att uppge namn och hemvist eller lämna upplysningar om händelsen, döms han, om gärningen inte är belagd med straff i 7 §, till böter eller fängelse i högst ett år.

En befälhavare på ett fartyg som är infört i ett fartygsregister får i stället för sitt namn och hemvist uppge fartygets namn och hemort.

9 § Försummar befälhavaren vad han enligt 6 kap. 3 §, eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av den paragrafen, är skyldig att göra vid prejning eller visitering, döms han till böter eller fängelse i högst sex månader.

10 § En befälhavare döms till böter,

1. om han försummar att enligt 6 kap. 1 § tredje stycket underrätta redaren om fel eller brist i sjövärdigheten,

2. om han försummar att enligt 6 kap. 4 § andra stycket på fartyget medföra skeppshandlingar eller ett exemplar av denna lag,

3. om han försummar att avge rapport enligt 6 kap. 14 § eller uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i en sådan rapport,

4. om han vägrar att i fall som avses i 18 kap. 22 § överlämna fartygets nationalitetshandling till besiktningsmännen, eller

5. om han utan laga hinder vägrar att i ett sådant fall som avses i 22 kap. 2 § på fartyget ta med en befälhavare eller en sjöman, hans aska eller efterlämnade effekter.

Till samma straff döms en befälhavare eller en redare om han försummar att enligt 18 kap. 11 § göra anmälan om sjöförklaring eller om han uppsåtligen eller av oaktsamhet föranleder att en sjöförklaring skjuts upp, utan att förutsättningar finns enligt 18 kap. 9 §.

11 § Försummar någon sin skyldighet enligt denna lag i fråga om förande av dagbok eller kladd till dagbok eller lämnar han uppsåtligen eller av oaktsamhet oriktig eller vilseledande uppgift i dagboken eller kladden, döms han till böter.

Till samma straff döms

1. en befälhavare eller en redare om han obehörigen vägrar någon att ta del av en dagbok, en kladd till dagbok eller en på teknisk väg gjord uppteckning rörande fartygets navigering och gången av dess maskineri, samt

2. en redare om han försummar sin skyldighet att förvara en sådan handling.

12 § Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 eller 9 § och därigenom visat sig olämplig att utöva en sådan befattning på fartyg, för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller, skall domstolen besluta att han för viss tid eller för alltid skall fråntas rätten att utöva befattningen. Beslutet får även avse andra befattningar än den i vilken gärningen begåtts.

Om ett sådant beslut meddelas, skall domstolen samma dag underrätta Sjöfartsverket. I fråga om radiooperatör skall även Telestyrelsen underrättas.

Vidtas åtgärder för att väcka åtal, får Sjöfartsverket i uppenbara fall meddela beslut enligt första stycket för tiden intill dess lagakraftägande dom finns eller domstolen, sedan åtal väckts, förordnar annat. Om det inte längre finns fog för beslutet, skall detta omedelbart hävas. Rätten att överklaga Sjöfartsverkets beslut till regeringen är inte inskränkt till viss tid.

13 § Vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel jämställs med befälhavare den som har trätt i befälhavarens ställe och med redare

den som i redarens ställe har haft befattning med fartyget.

14 § Om flera har medverkat till en gärning som avses i 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 eller 9 §, gäller 23 kap. brottsbalken.

Straff döms inte ut enligt denna lag om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

21 kap. Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål

1 § Första domstol i tvistemål rörande ett förhållande som avses i denna lag är den tingsrätt som regeringen utser (sjörättsdomstol). Detta gäller också brottmål i fråga om en gärning som avses i denna lag, även om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Rör mål som anges i första stycket uteslutande en båt som inte hålls i drift yrkesmässigt eller annars i förvärvssyfte, får målet tas upp även av en tingsrätt som är behörig enligt 10 eller 19 kap. rättegångsbalken.

2 § I fråga om behörigheten för sjörättsdomstol att ta upp tvistemål som avses i 1 § första stycket skall bestämmelserna om laga domstol i tvistemål i allmänhet tillämpas.

Talan får även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort där fartyget finns. Har säkerhet för en fordran ställts hos en myndighet till befrielse från kvarstad eller en annan säkerhetsåtgärd, får talan väckas även vid sjörättsdomstolen för den ort där säkerheten har ställts. Talan angående en fordran som säkerheten har avsett får väckas vid sistnämnda sjörättsdomstol, även om säkerheten har upphört att gälla.

Finns inte sjörättsdomstol på den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första eller andra stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

Om flera är redare i ett fartyg skall fartygets hemort anses som rederiets hemvist.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller inte om annat följer av lagen (1992:794) med anledning av Sveriges tillträde till Luganokonventionen. Andra stycket gäller dock om fartyget är belagt med kvarstad.

3 § Talan om ansvarighet på grund av avtal om transport av styckegods får väckas endast vid sjörättsdomstolen för den ort

1. där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, där han har sin vanliga vistelseort,
2. där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts,
3. där den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger, eller

4. som för detta ändamål har angetts i transportavtalet.

Bestämmelserna i 2 § andra-femte styckena skall tillämpas.

Bestämmelserna i denna paragraf utgör inte hinder mot interimistiska åtgärder.

4 § Talan om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods får väckas endast vid domstol

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

2. för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten,

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

4. i den stat där befordringsavtalet träffades, förutsatt att svaranden har driftställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

Bestämmelserna i 2 § andra - femte styckena skall tillämpas.

Efter det att tvist har uppstått får parterna avtala att talan skall väckas vid en annan domstol eller att tvisten skall hänskjutas till skiljemän.

5 § I fråga om behörigheten för sjörättsdomstol att ta upp brottmål som avses i 1 § första stycket skall bestämmelserna om laga domstol i brottmål i allmänhet tillämpas. Om sjörättsdomstol inte finns på den ort där den misstänkte skall svara enligt dessa bestämmelser, väcks åtal vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

6 § Talan mot dispasch förs genom klander hos tingsrätten för den ort där dispaschen är utgiven.

Om dispaschen inte klandras, skall den gälla.

7 § En tingsrätt är i dispaschmål domför med tre eller högst fyra lagfarna domare tillsammans med tre särskilda ledamöter utsedda enligt 8 §. Rätten är dock domför med en lagfaren domare när målet bereds samt vid prövning om klander skall avvisas och vid handläggning enligt 8 § .

8 § För en domsaga vars tingsrätt får ta upp dispaschmål skall Sjöfartsverket varje år upprätta en förteckning, i vilken tas upp minst tolv personer som är kunniga i handel och sjöfart och som är lämpliga att tjänstgöra som särskilda ledamöter i dispaschmål. Bland dem som tagits upp i förteckningen utser rätten för varje mål tre för tjänstgöring som särskilda ledamöter. Om på grund av förfall eller något annat hinder föreskrivet antal ledamöter inte kan utses från förteckningen, utser rätten någon annan lämplig person att vara särskild ledamot.

En särskild ledamot skall vara svensk medborgare. Den som är underårig eller i konkurstillstånd eller som har förvaltare enligt 11

kap. 7 § föräldrabalken får inte vara ledamot. Den särskilda ledamoten har rätt till ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av regeringen.

9 § Om någon vill klandra en dispasch skall han inom fyra veckor från dispaschens dag ge in en klanderinlaga till tingsrätten. Med de avvikelser som följer av tredje stycket i denna paragraf skall bestämmelserna i 52 kap. 2, 3, 5, 6, 8, 9 och 10 - 12 §§ rättegångsbalken tillämpas i mål om klander av dispasch.

Upptas klander av en dispasch har en motpart rätt att utan avgift få del av klanderinlagan. Vill han bemöta klandret skall han senast fyra veckor efter fullföljdstidens utgång ge in en skriftlig förklaring till tingsrätten. Tingsrätten bör sända meddelanden till alla kända sakägare om rätten att få del av klandret och att avge förklaring.

Rätten får hålla förhör eller förhandling även för annat ändamål än som avses i 52 kap. 10 § rättegångsbalken. Rättens avgörande av saken sker genom utslag.

10 § Tingsrättens utslag eller beslut i dispaschmål överklagas genom besvär.

11 § Bestämmelserna om särskilda rättsmedel i 58 och 59 kap. rättegångsbalken skall tillämpas i fråga om dispasch. Vad som sägs i 58 kap. 10 a och 13 §§ och 59 kap. 4 a § rättegångsbalken om fullföljd av talan gäller även klander av dispasch.

22 kap. Särskilda bestämmelser

Vissa bestämmelser om sjömän m.m.

1 § Sedan ett fartyg utklarerats och i övrigt är färdigt att avgå får en ombordanställd inte för en skuld hindras att avresa och inte heller något av vad han fört ombord för tjänsten tas i mät eller beläggas med kvarstad.

2 § På ett svenskt fartyg skall, till det antal och mot den ersättning som regeringen föreskriver, tas med sjöman, vilken har rätt till fri resa enligt 29, 31 eller 32 § sjömanslagen (1973:282) eller vars resa till hemorten en svensk utlandmyndighet på någon annan grund är skyldig att besörja, till bestämmelseorten eller någon annan hamn som fartyget skall anlöpa under resan. Utan betalning skall tas med urna innehållande askan efter en avliden svensk befälhavare eller sjöman och, om det kan ske utan olägenhet, hans efterlämnade egendom. Fartygets befälhavare är ansvarig för att dessa skyldigheter fullgörs.

Regeringen får förordna att bestämmelserna i första stycket om en avliden befälhavares eller sjömans aska eller efterlämnade egendom

skall gälla även i fråga om en avliden befälhavare eller sjöman från ett annat land.

Särskilda dragningsrätter

3 § Med särskilda dragningsrätter avses de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna (SDR).

Omräkning av SDR till svenska kronor skall ske efter kursen den dag då betalning sker eller, om säkerhet ställs för betalningen, då säkerheten ställs. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

Statsansvar för vissa rättsförluster m.m.

4 § Kommer till följd av 2 kap. 10 § eller 3 kap. 9 § ett förvärv eller en panträttsupplåtelse som avses där att gälla mot den rätte ägaren eller mot någon till vars förmån rådighetsinskränkning gäller enligt de paragraferna, har denne rätt till ersättning av staten för sin förlust på grund av förvärvet eller upplåtelsen.

Om någon lider förlust till följd av ett tekniskt fel i skepps-eller skeppsbyggnadsregistret vid användning av automatisk databehandling eller i en anordning som hos registermyndigheten eller någon annan statlig myndighet är ansluten till registret, har han rätt till ersättning av staten.

Har den skadelidande medverkat till förlusten genom att utan skälig anledning underlåta att vidta åtgärder för att bevara sin rätt eller har han på annat sätt medverkat till förlusten genom eget vållande, skall ersättningen efter vad som är skäligt sättas ned eller helt falla bort.

5 § Kommer till följd av beslut i ett ärende om rättelse förlust att drabba en rättsägare som avses i 2 kap. 29 §, har han rätt till ersättning av staten. Ersättning betalas dock inte om den skadelidande med hänsyn till felets beskaffenhet eller andra omständigheter bort inse att fel förekommit.

6 § Staten företräds i ett ärende om ersättning enligt 4 eller 5 § av den myndighet som regeringen bestämmer.

7 § Vill den som är part i ett mål om bestånd av en rätt till skepp eller skeppsbygge kräva ersättning enligt 4 §, om han förlorar målet, skall han antingen till gemensam handläggning med målet väcka talan mot staten om sitt ersättningskrav eller skriftligen underrätta den myndighet som avses i 6 § om rättegången.

Om förberedelsen i målet har avslutats utan att någon ersättningstalan väckts eller underrättelse lämnats enligt första stycket, skall domstolen förelägga parten att vidta en av åtgärderna inom en viss

tid. Iakttas inte tiden är ersättningskravet förfallet. En upplysning om detta skall tas in i föreläggandet.

8 § Har den som enligt 4 eller 5 § är berättigad till ersättning av staten haft rätt att kräva beloppet av någon annan som skadestånd, träder staten in i rätten mot denne.

Ersättning enligt 4 eller 5 § på grund av en domstols dom betalas ut sedan domen har vunnit laga kraft.

Underrättelser till och biträde åt registermyndigheten

9 § Väcks talan om hävning eller återgång av ett förvärv av ett registrerat skepp eller skeppsbygge, en andel i eller villkorlig äganderätt till sådan egendom eller om bättre rätt till egendomen eller annars i en fråga som angår inskrivning i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, skall rätten genast underrätta registermyndigheten. Underrättelsen skall, utöver uppgift om parterna, innehålla sådana uppgifter om egendomen att den kan identifieras i registret.

När dom eller slutligt beslut i målet har vunnit laga kraft, skall rätten genast sända domen eller beslutet till registermyndigheten.

10 § Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Tullverket och polismyndigheterna skall hjälpa registermyndigheten med att vaka över att bestämmelser i lag eller annan författning om registrering och identifiering av skepp och inskrivning av rätt till skepp och andel i sådan egendom efterlevs. De har för detta ändamål rätt till tillträde till ett skepp. De skall underrätta registermyndigheten om försummelser att efterleva bestämmelserna.

---

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Genom lagen upphävs, med de begränsningar som anges i 2, sjölagen (1891:35 s. 1) och lagen (1993:103) om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden.

2. Övergångsbestämmelserna till de lagar som anges i 1 eller till vidtagna ändringar däri skall fortfarande gälla i tillämpliga delar.

3. Om det i en lag eller annan författning hänvisas till föreskrifter som har ersatts genom bestämmelser i denna lag, skall i stället de nya bestämmelserna tillämpas.

4. I fråga om avtal om godsbefordran ingångna före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser. Om ett konossement har utfärdats efter ikraftträdandet enligt ett sådant avtal skall dock de nya bestämmelserna alltid tillämpas såvitt avser förhållandet till tredje man.

5. I fråga om avtal om passagerarbefordran ingångna före ikraftträdandet gäller de nya bestämmelserna i fall då den händelse som ansvarigheten grundas på har inträffat efter ikraftträdandet.

2. Förslag till

Lag om ändring i utsökningsbalken (1981:774)

Härigenom föreskrivs att 10 kap. 12 § utsökningsbalken skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	Föreslagen lydelse
	10 kap.
	12 §
Fordran upptas med det belopp till vilket den beräknas uppgå den dag då fördelningssammanträde skall äga rum. Beträffande fordran med sjöpanträtt skall iakttagas vad som föreskrivs *i 249 § andra stycket andra meningen sjölagen (1891:35 s. 1).* Panträtt på grund av inteckning får ej åtnjutas för mer än pantbrevets belopp jämte tillägg *enligt 264 § sjölagen.* Understiger fordringen pantbrevets belopp, upptas återstoden som ägarhypotek.	Fordran upptas med det belopp till vilket den beräknas uppgå den dag då fördelningssammanträde skall äga rum. Beträffande fordran med sjöpanträtt skall iakttagas vad som föreskrivs *i 3 kap. 41 § andra stycket andra meningen sjölagen (1994:000).* Panträtt på grund av inteckning får ej åtnjutas för mer än pantbrevets belopp jämte tillägg *enligt 3 kap. 4 § sjölagen.* Understiger fordringen pantbrevets belopp, upptas återstoden som ägarhypotek.
Om i skeppet gäller pantbrev som ej innehas av ägaren och någon fordran för vilken pantbrevet utgör säkerhet ej har blivit anmäld, upptas pantbrevets belopp och ett till tio procent av detta belopp beräknat tillägg.	
Ägarhypotek upptas utan tillägg *enligt 264 § sjölagen.*	Ägarhypotek upptas utan tillägg *enligt 3 kap. 4 § sjölagen.*

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

3. Förslag till

Lag om ändring i lagen (1914:45) om kommission

Härigenom föreskrivs att 37 § lagen (1914:45) om kommission skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*

37 §[1]

Är gods, som inköpts för kommittentens räkning, försänt till honom, och försättes han i konkurs, eller får han till stånd offentlig ackordsförhandling utan konkurs, eller finnes han eljest vara på sådant obestånd, att det måste antagas, att fordran, varför kommissionären skulle haft panträtt i godset, om det funnits hos honom, icke kommer att rätteligen gäldas, skall vad i 39 och 41 §§ lagen om köp och byte av lös egendom samt *166 § sjölagen* är stadgat om säljares rätt att hindra godsets utgivande eller i visst fall kräva det åter från köparens borgenärer äga motsvarande tillämpning. Har kommissionären gjort bruk av den rätt, äge han göra sin panträtt i godset gällande såsom här ovan i 33 och 34 §§ sägs.	Är gods, som inköpts för kommittentens räkning, försänt till honom, och försättes han i konkurs, eller får han till stånd offentlig ackordsförhandling utan konkurs, eller finnes han eljest vara på sådant obestånd, att det måste antagas, att fordran, varför kommissionären skulle haft panträtt i godset, om det funnits hos honom, icke kommer att rätteligen gäldas, skall vad i 39 och 41 §§ lagen om köp och byte av lös egendom samt *13 kap. 57 § sjölagen* (1994:000) är stadgat om säljares rätt att hindra godsets utgivande eller i visst fall kräva det åter från köparens borgenärer äga motsvarande tillämpning. Har kommissionären gjort bruk av den rätt, äge han göra sin panträtt i godset gällande såsom här ovan i 33 och 34 §§ sägs.

Lag samma vare, där försäljningskommissionär sänt gods, som han haft till försäljning, tillbaka till kommittenten, och denne försättes i konkurs eller får till stånd offentlig ackordsförhandling utan konkurs eller eljest finnes vara på sådant obestånd, som i första stycket sägs.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

[1]Senaste lydelse 1921:237

4. Förslag till

Lag om ändring i lagen (1927:77) om försäkringsavtal

Härigenom föreskrivs att 61 § lagen (1927:77) om försäkringsavtal skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
61 §	
För den ersättningsskyldighet, som kan komma att åligga försäkringshavaren gent emot tredje man, vare försäkringsgivaren ansvarig i det fall, att fartyg eller frakt häftar för ersättning för skada, som uppkommit genom fartygs sammanstötning eller genom händelse, som *enligt 223 a § sjölagen* skall anses lika med sådan sammanstötning.	För den ersättningsskyldighet, som kan komma att åligga försäkringshavaren gent emot tredje man, vare försäkringsgivaren ansvarig i det fall, att fartyg eller frakt häftar för ersättning för skada, som uppkommit genom fartygs sammanstötning eller genom händelse, som *enligt 8 kap. 3 § sjölagen* (1994:000) skall anses lika med sådan sammanstötning.

Föreligger underförsäkring skall vad i 40 § stadgas äga tillämpning å ersättning som här avses.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

5. Förslag till

Lag om ändring i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 §[1]	
Är genom skuldebrev eller annorledes gåva utfäst i penningar eller lösören, gälle den ej såsom fullbordad, med mindre det som utfäst är kommit i gåvotagarens besittning. I fråga om skepp eller skeppsbygge gäller i stället att gåva ej är att anse såsom fullbordad, med mindre inskrivning för förvärvet sökts enligt vad som stadgas därom *i sjölagen (1891:35 s. 1).* Har genom ett skuldebrev eller på annat sätt en gåva utfästs i en rättighet som registreras enligt aktiekontolagen (1989:827) eller lagen (1991:195) om penningmarknadskonton, fullbordas gåvan genom att rättigheten registreras för gåvotagaren enligt bestämmelserna i de lagarna eller, om rättigheten förvaltas enligt 8 kap. aktiekontolagen eller 3 kap. 1 § andra stycket lagen om penningmarknadskonton, genom att förvaltaren underrättas om utfästelsen.	Är genom skuldebrev eller annorledes gåva utfäst i penningar eller lösören, gälle den ej såsom fullbordad, med mindre det som utfäst är kommit i gåvotagarens besittning. I fråga om skepp eller skeppsbygge gäller i stället att gåva ej är att anse såsom fullbordad, med mindre inskrivning för förvärvet sökts enligt vad som stadgas därom *i sjölagen (1994:000).* Har genom ett skuldebrev eller på annat sätt en gåva utfästs i en rättighet som registreras enligt aktiekontolagen (1989:827) eller lagen (1991:195) om penningmarknadskonton, fullbordas gåvan genom att rättigheten registreras för gåvotagaren enligt bestämmelserna i de lagarna eller, om rättigheten förvaltas enligt 8 kap. aktiekontolagen eller 3 kap. 1 § andra stycket lagen om penningmarknadskonton, genom att förvaltaren underrättas om utfästelsen.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

[1]Senaste lydelse 1991:200

6. Förslag till

Lag om ändring i lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
2 §[1]	
I fråga om registreringspliktiga svenska fartyg får regeringen, i den mån det prövas erforderligt, förordna, att resa med sådant fartyg må företagas allenast med tillstånd av regeringen eller den regeringen därtill bemyndigat och under iakttagande av de villkor, som må hava uppställts för tillståndet. Vad nu sagts skall dock ej äga tillämpning å fartyg, för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat och vars bruttodräktighet understiger 350.	
För fortskaffande av proviant eller andra förnödenheter för fartyget, förnödenheter, tillhöriga passagerare eller å fartyget anställda personer, eller gods som bärgats ombord å fartyget må villkor icke uppställas.	
Utan hinder av förordnande, varom i första stycket sägs, skola i sjölagen givna föreskrifter, som avse befogenhet för befälhavaren att sälja av redarens gods eller för befälhavaren eller bortfraktaren att sälja av lasten eller vilka röra lossning av gods annorstädes än i bestämmelseorten, äga tillämpning, ändå att därigenom gods skiljes från fartyget å annan ort än som vid lämnande av tillstånd till resan bestämts; dock må i fall, som avses i 133 § sjölagen, lossning av gods icke utan medgivande av regeringen eller den regeringen därtill bemyndigat äga rum annorstädes än i lastningshamnen.	*Trots förordnande enligt första stycket, skall i sjölagen (1994:000) givna föreskrifter, som avser befogenhet för en befälhavare att sälja av redarens gods eller för en befälhavare, transportör eller bortfraktare att sälja av lasten eller som rör lossning av gods på annan plats än på bestämmelseorten, tillämpas även om därigenom gods skiljs från fartyget på annan ort än som vid lämnande av tillstånd till resan bestämts; dock får i fall, som avses i 13 kap. 11 § tredje stycket och 14 kap. 34 § sjölagen, lossning av gods inte ske på annan plats än i lastningshamnen utan medgivande av regeringen eller*

[1] Senaste lydelse 1982:261

av den som regeringen därtill bemyndigat.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

7. Förslag till

Lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

Härigenom föreskrivs att 11 kap. 2 § luftfartslagen (1957:297) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	11 kap.
	2 §[1]
Den som bärgar ett luftfartyg som har förolyckats eller befinner sig i nöd och alla som medverkar vid bärgningen har rätt till bärgarlön. Detsamma gäller vid bärgning av gods ombord på ett sådant fartyg eller av något som hör till fartyget eller godset. I fråga om bärgarlönen tillämpas bestämmelserna *i 225-227 §§ sjölagen (1891:35 s. 1).* Den som i en sådan nödsituation räddar människor från fartyget eller medverkar vid deras räddning har också rätt till en del av bärgarlönen. De särskilda kostnader som någon i övrigt har haft för bevarandet av ett luftfartyg eller av gods skall också ersättas, om kostnaderna har varit nödvändiga.	Den som bärgar ett luftfartyg som har förolyckats eller befinner sig i nöd och alla som medverkar vid bärgningen har rätt till bärgarlön. Detsamma gäller vid bärgning av gods ombord på ett sådant fartyg eller av något som hör till fartyget eller godset. I fråga om bärgarlönen tillämpas bestämmelserna *i 16 kap. 2-4 §§ sjölagen (1994:000).* Den som i en sådan nödsituation räddar människor från fartyget eller medverkar vid deras räddning har också rätt till en del av bärgarlönen. De särskilda kostnader som någon i övrigt har haft för bevarandet av ett luftfartyg eller av gods skall också ersättas, om kostnaderna har varit nödvändiga.

Om gods eller något som hör till gods har bärgats eller bevarats, svarar ägaren inte personligen utan endast med det som har bärgats eller bevarats.

Den som deltar i en bärgning trots ett uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, ägare eller innehavare har inte rätt till bärgarlön. Detsamma gäller i fråga om ersättning för kostnader för bevarande av fartyg och gods.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

[1]Senaste lydelse 1986:166

8. Förslag till

Lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §[1]	
Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) *eller 325 § eller 325 a § sjölagen (1891:35 s. 1)* skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.	Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) *eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:000)* skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma skall gälla om sådana drycker eller berusningsmedel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om berusningsmedlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Medför någon i strid mot gällande bestämmelser spritdrycker, vin eller starköl vid en offentlig tillställning, skall dessa också förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

[1]Senaste lydelse 1991:667

9. Förslag till

Lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970:105)

Härigenom föreskrivs att 11 § sjöarbetstidslagen (1970:105) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
11 §	
Utöver skeppstjänst under den ordinarie arbetstid som är medgiven enligt 4-9 §§ eller den längre ordinarie arbetstid som är överenskommen i kollektivavtal, vilket tillkommit i den ordning som anges i 2 § tredje stycket, får skeppstjänst på övertid åläggas sjöman under högst 13 timmar i veckan och, om så medges i sådant kollektivavtal, ytterligare högst 5 timmar i veckan.	
Övertidsarbete bör ej förekomma regelbundet.	
Från den i första stycket föreskrivna begränsningen undantages skeppstjänst på övertid som är nödvändig för	Från den i första stycket föreskrivna begränsningen undantages skeppstjänst på övertid som är nödvändig för
a) att avvärja hotande fara för fartyg, liv eller gods,	a) att avvärja hotande fara för fartyg, liv eller gods,
b) att lämna hjälp *enligt 62 § andra stycket, 222 eller 223 § sjölagen (1891:35 s. 1),*	b) att lämna hjälp *enligt 6 kap. 6 § andra stycket och 8 kap. 3 eller 4 § sjölagen (1994:000)*
c) att deltaga i sådan övning med säkerhetsanordningar som skall företagas enligt lag eller annan författning,	c) att deltaga i sådan övning med säkerhetsanordningar som skall företagas enligt lag eller annan författning,
d) nödvändig vakttjänst i hamn,	d) nödvändig vakttjänst i hamn,
e) åtgärd som påkallas av myndighet i hamn,	e) åtgärd som påkallas av myndighet i hamn,
f) åtgärd som föranledes av att besättningen blivit minskad under resan,	f) åtgärd som föranledes av att besättningen blivit minskad under resan,
g) annan åtgärd som ej kan tåla uppskov och som ej kunnat planeras att utföras på annan tid.	g) annan åtgärd som ej kan tåla uppskov och som ej kunnat planeras att utföras på annan tid.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

10. Förslag till

Lag om ändring i förmånsrättslagen (1970:979)

Härigenom föreskrivs att 9 § förmånsrättslagen (1970:979) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*

9 §[1]

Särskilda förmånsrätter gäller inbördes efter paragrafernas följd och efter den i 4-7 §§ angivna numreringen.

Förmånsrätt enligt 4 § 3 har dock företräde framför förmånsrätt enligt 4 § 2 på grund av annan retentionsrätt än som avses *i 247 § sjölagen (1891:35 s. 1).*	Förmånsrätt enligt 4 § 3 har dock företräde framför förmånsrätt enligt 4 § 2 på grund av annan retentionsrätt än som avses *i 3 kap. 39 § sjölagen (1994:000).*

Förmånsrätt på grund av utmätning har företräde framför förmånsrätt på grund av företagsinteckning, vilken har sökts samma dag som beslutet om utmätning meddelades eller senare, och framför förmånsrätt på grund av annan inteckning, vilken har sökts samma inskrivningsdag som ett ärende angående anteckning om utmätningen har tagits upp eller senare.

Utmätning ger företräde framför senare utmätning av samma egendom, om ej annat följer av 4 kap. 30 § andra stycket eller 7 kap. 13 § utsökningsbalken. Utmätning för flera fordringar på en gång ger lika rätt. Om det inbördes företrädet i övrigt mellan fordringar med samma slag av förmånsrätt finns för vissa fall särskilda bestämmelser.

Vad i denna paragraf föreskrives om förmånsrätt på grund av utmätning tillämpas även i fråga om förmånsrätt på grund av betalningssäkring.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

[1]Senaste lydelse 1981:806

11. Förslag till

Lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

Härigenom föreskrivs att 1, 18 och 52 §§ sjömanslagen (1973:282) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §	
Denna lag gäller arbetstagare, som är anställd för fartygsarbete på svenskt fartyg och som under den tid han tjänstgör ombord har befattning på fartyget.	
I fråga om arbetstagare, som utför fartygsarbete på svenskt fartyg men ej har befattning ombord, äger 24, 26, 27, 36 §§, 37 § första och andra styckena, 41 §, 42 § första och andra styckena, 44, 45 §§, 47 § första stycket, 48, 51, 53-55, 59, 60, 65, 67-70 §§, 72 § andra stycket och 74-76 §§ motsvarande tillämpning.	
I andra stycket angivna bestämmelser gäller även den som *medtages* ombord på svenskt fartyg *enligt 346 § sjölagen (1891 nr 35 s. 1).*	I andra stycket angivna bestämmelser gäller även den som *tas med* ombord på svenskt fartyg *enligt 22 kap. 2 § sjölagen (1994:000).*
18 §	
Befälhavaren får skilja sjöman från hans befattning på fartyget, om sjömannen	
1. är oduglig för befattningen,	
2. ej infinner sig ombord i rätt tid och fartyget skall avgå eller annan måste antagas i hans ställe,	
3. gör sig skyldig till svårare tjänsteförseelse, såsom upprepad vägran att åtlyda förmans order, våld mot överordnad eller misshandel av andra ombordvarande,	
4. i tjänsten vid upprepade tillfällen uppträder påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel,	
5. gör sig skyldig till stöld eller annat svårare brott, döljer obehörig person ombord under omständigheter, som kan utsätta fartyget för äventyr, eller ombord döljer gods, som är tullpliktigt eller förbjudet till utförsel på avgångsorten eller införsel på bestämmelseorten, eller	
6. drar tvist om anställningsförhållandet *inför utländsk myndighet.*	6. drar tvist om anställningsförhållandet *inför utländsk myndighet i strid med bestämmelserna i 14 §.*

Om undersökning av fartygsnämnd i de fall där sådan skall finnas gäller 22 eller 23 §.

52 §

Om befälhavares ansvarighet för skada finns bestämmelser *i sjölagen (1891 nr 35 s. 1).*

Om befälhavares ansvarighet för skada finns bestämmelser *i sjölagen (1994:000).*

I fråga om annan sjömans ansvarighet för skada, som han vållar i tjänsten, gäller bestämmelserna i skadeståndslagen (1972:207) om arbetstagares skadeståndsansvar.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

12. Förslag till

Lag om ändring i lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss

Härigenom föreskrivs att 6, 18 och 22 §§ lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
6 §[1]	
Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket föreligger endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller annan på ägarens vägnar enligt denna lag eller motsvarande bestämmelser i en annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond uppgående till det ansvarighetsbelopp som gäller för ägaren och det tilläggsbelopp som fastställs *enligt 353 § andra stycket sjölagen (1891:35 s. 1).*	Rätt till ansvarsbegränsning enligt 5 § första stycket föreligger endast om ägaren, dennes försäkringsgivare eller annan på ägarens vägnar enligt denna lag eller motsvarande bestämmelser i en annan konventionsstats lag upprättar en begränsningsfond uppgående till det ansvarighetsbelopp som gäller för ägaren och det tilläggsbelopp som fastställs *enligt 12 kap. 4 § andra stycket sjölagen (1994:000).*
Ansvarighetsbeloppet omräknas till svenskt mynt med tillämpning av bestämmelserna *i 369 § andra stycket sjölagen.*	Ansvarighetsbeloppet omräknas till svenskt mynt med tillämpning av bestämmelserna *i 22 kap. 3 § andra stycket sjölagen.*
Begränsningsfond skall här i landet upprättas hos den domstol där talan om ersättning har väckts enligt 18 §.	
I fråga om förfarandet när begränsningsfond enligt denna lag upprättas och om förlust i vissa fall av möjligheten att erhålla ersättning för fordran som kan åberopas mot fonden skall bestämmelserna *i 352-364 §§ sjölagen* ha motsvarande tillämpning. Betalning eller säkerhet som avses *i 353 §*	I fråga om förfarandet när begränsningsfond enligt denna lag upprättas och om förlust i vissa fall av möjligheten att erhålla ersättning för fordran som kan åberopas mot fonden skall bestämmelserna *i 12 kap. 3-15 §§ sjölagen* ha motsvarande tillämpning. Betalning eller säkerhet som avses *i 12 kap. 4 §*

[1]Senaste lydelse 1983:700

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
andra stycket får dock krävas också i fråga om ränta för tiden till dess fonden upprättas. Vad som sägs *i 353 § fjärde stycket* om verkan som avses *i 241 § sjölagen* skall i stället gälla verkan som avses i 9 § förevarande lag. Följs inte föreläggande *enligt 353 § fjärde stycket,* skall i förordnande som där sägs tillkännages att rätt till ansvarsbegränsning inte längre föreligger.	andra stycket får dock krävas också i fråga om ränta för tiden till dess fonden upprättas. Vad som sägs *i 12 kap. 4 § fjärde stycket* om verkan som avses *i 9 kap. 8 § sjölagen* skall i stället gälla verkan som avses i 9 § förevarande lag. Följs inte föreläggande *enligt 12 kap. 4 § fjärde stycket,* skall i förordnande som där sägs tillkännages att rätt till ansvarsbegränsning inte längre föreligger.

18 §[2]

Talan om ersättning för oljeskada, som enligt 17 § får tas upp i Sverige, väcks vid den sjörättsdomstol som är närmast den ort där skadan uppkom.

Har talan om ersättning för skada som uppkommit på grund av samma olycka väckts vid flera domstolar, skall regeringen förordna en av dessa domstolar att handlägga samtliga mål.

Har en begränsningsfond upprättats här i landet enligt 6 §, prövar den domstol, vid vilken fonden har upprättats, frågor om ansvarighetsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. Denna prövning skall göras i begränsningsmål som avses *i 15 kap. sjölagen (1891:35 s. 1).*	Har en begränsningsfond upprättats här i landet enligt 6 §, prövar den domstol, vid vilken fonden har upprättats, frågor om ansvarighetsbeloppets fördelning mellan de ersättningsberättigade. Denna prövning skall göras i begränsningsmål som avses *i 12 kap. sjölagen (1994:000).*

22 §[3]

Denna lag gäller inte i fråga om oljeskada orsakad av örlogsfartyg eller annat fartyg som vid tiden för olyckan ägs eller brukas av en stat och används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift. Har ett sådant fartyg orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller

[2]Senaste lydelse 1983:700
[3]Senaste lydelse 1983:700

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
begränsa sådan skada i Sverige, skall dock bestämmelserna i 1 §, 2 § tredje stycket, 3-5, 10 och 18 §§ tillämpas.	
Har ett fartyg som vid tiden för olyckan inte befordrade olja som bulklast orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § tredje och femte styckena, 3, 10 och 18 §§. I fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet gäller i sådant fall bestämmelserna *i 10 kap. sjölagen (1891:35 s. 1).*	Har ett fartyg som vid tiden för olyckan inte befordrade olja som bulklast orsakat oljeskada genom förorening i Sverige eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada i Sverige, tillämpas bestämmelserna i 1 §, 2 § tredje och femte styckena, 3, 10 och 18 §§. I fråga om ägarens rätt att begränsa sin ansvarighet gäller i sådant fall bestämmelserna *i 9 kap. sjölagen (1994:000).*

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

13. Förslag till

Lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 och 3 §§ lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
1 §[1]	
Registrering enligt denna lag sker i det båtregister som avses *i 2 § andra stycket sjölagen (1891:35 s. 1).*	Registrering enligt denna lag sker i det båtregister som avses *i 1 kap. 2 § andra stycket sjölagen (1994:000).*
Båtregisterärenden är ärenden om 1. registrering eller avregistrering av båt, 2. anteckning av båtförvärv, 3. annan införing i båtregistret, som sker på grund av föreskrift i lag eller annan författning.	
3 §	
Registrering i båtregistret sker under igenkänningssignal som avses *i 8 § sjölagen (1891:35 s. 1).*	Registrering i båtregistret sker under igenkänningssignal som avses *i 1 kap. 8 § sjölagen (1994:000).*

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

[1]Senaste lydelse 1987:774

14. Förslag till

Lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg

Härigenom föreskrivs att 10 kap. 8 § lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	10 kap.
	8 §[1]
Mål om ansvar för brott som avses i denna lag eller om ersättning för åtgärder som verkställts enligt 7 kap. 9 § handläggs av tingsrätt som är behörig domstol enligt rättegångsbalken eller *enligt 336-338 §§ sjölagen (1891:35 s. 1).*	Mål om ansvar för brott som avses i denna lag eller om ersättning för åtgärder som verkställts enligt 7 kap. 9 § handläggs av tingsrätt som är behörig domstol enligt rättegångsbalken eller *enligt 21 kap. 1, 2 och 5 §§ sjölagen (1994:000).*

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

[1]Senaste lydelse 1985:217

15. Förslag till

Lag om ändring i lagen (1981:6) om konkurs som omfattar egendom i annat nordiskt land

Härigenom föreskrivs att 8 § lagen (1981:6) om konkurs som omfattar egendom i annat nordiskt land skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
8 §	
Fråga huruvida särskild förmånsrätt äger rum i egendom som vid tiden för konkursbeslutet fanns i ett annat nordiskt land samt fråga om företrädet mellan flera särskilda förmånsrätter i sådan egendom avgörs enligt det landets lag. Särskild förmånsrätt har företräde framför allmän förmånsrätt när det gäller angiven egendom.	
Beträffande förmånsrätt i fartyg och fartyg under byggnad gäller utan hinder av första stycket *259, 260 och 280 §§ sjölagen (1891:35 s. 1).* Detsamma gäller beträffande annan verkan i förhållande till tredje man.	Beträffande förmånsrätt i fartyg och fartyg under byggnad gäller utan hinder av första stycket *3 kap. 21, 51 och 52 §§ sjölagen (1994:000).* Detsamma gäller beträffande annan verkan i förhållande till tredje man.
Fråga huruvida förmånsrätt äger rum för skatt eller avgift som pålagts i ett annat nordiskt land bedöms enligt det landets lag. Allmän förmånsrätt som sålunda skall gälla omfattar inte annan egendom än den som vid tiden för konkursbeslutet fanns i det andra landet. Ur denna egendom får inte med den allmänna förmånsrätten tas ut mer än vad som återstår sedan från värdet av egendomen har frånräknats en andel av summan av fordringarna mot konkursboet och konkursfordringar med annan allmän förmånsrätt än den som följer med skatt eller avgift. Den andel som skall frånräknas bestäms så, att den motsvarar förhållandet mellan egendomen i det andra landet och all den egendom som ingår i konkursboet. Skall finsk lag tillämpas enligt första meningen i detta stycke, gäller, utan hinder av första stycket andra meningen, vad som i finsk lag föreskrivs om företrädet mellan allmän förmånsrätt för skatt och särskild förmånsrätt för annan fordran.	

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

16. Förslag till

Lag om ändring i mönstringslagen (1983:929)

Härigenom föreskrivs att 30 § mönstringslagen (1983:929) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	30 §
I mål om ansvar för brott enligt denna lag skall *336 och 338 §§ sjölagen (1891: 35 s. 1)* tillämpas.	I mål om ansvar för brott enligt denna lag skall *21 kap. 1 och 5 §§ sjölagen (1994:000)* tillämpas.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

17. Förslag till

Lag om ändring i lagen (1983:1015) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 6 april 1974 om en uppförandekod för linjekonferenser

Härigenom föreskrivs att 10 § lagen (1983:1015) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 6 april 1974 om en uppförandekod för linjekonferenser skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
10 §	
Mål enligt 7 § prövas av den tingsrätt som är behörig *enligt 336-337 §§ sjölagen (1891:35 s. 1).* Finns inte behörig sjörättsdomstol, får talan väckas vid Stockholms tingsrätt.	Mål enligt 7 § prövas av den tingsrätt som är behörig *enligt 21 kap. 1 och 2 §§ sjölagen (1994:000).* Finns inte behörig sjörättsdomstol, får talan väckas vid Stockholms tingsrätt.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

18. Förslag till

Lag om ändring i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
3 §	
Inskrivningsmyndigheten är beskattningsmyndighet.	
Med inskrivningsmyndighet avses i denna lag också den *i 2 § sjölagen (1891:35 s. 1)* angivna registermyndigheten.	Med inskrivningsmyndighet avses i denna lag också den *i 1 kap. 2 § sjölagen (1994:000)* angivna registermyndigheten.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

19. Förslag till

Lag om ändring i lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
6 §[1]	
I fråga om fartyg som är införda i skepps- eller båtregistret *enligt 2 § andra stycket sjölagen (1891:35 s. 1)* eller i motsvarande utländskt register skall vid tillämpningen av denna lag den som är antecknad i registret anses som ägare. Har ett förvärv av skepp skrivits in i skeppsregistret med stöd av *14 § tredje stycket första meningen sjölagen*, anses förvärvaren som ägare. Vad som sägs om ett fartygs ägare gäller i övrigt innehavaren i fråga om fartyg som innehas på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.	I fråga om fartyg som är införda i skepps- eller båtregistret *enligt 1 kap. 2 § andra stycket sjölagen (1994:000)* eller i motsvarande utländskt register skall vid tillämpningen av denna lag den som är antecknad i registret anses som ägare. Har ett förvärv av skepp skrivits in i skeppsregistret med stöd av *2 kap. 4 § tredje stycket första meningen sjölagen*, anses förvärvaren som ägare. Vad som sägs om ett fartygs ägare gäller i övrigt innehavaren i fråga om fartyg som innehas på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

[1]Senaste lydelse 1992:1656

20. Förslag till

Lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

Härigenom föreskrivs att 12 kap. 5 och 7 §§ samt 13 kap. 5 § fartygssäkerhetslagen (1988:49) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	12 kap.
	5 §
Ingen får dömas till ansvar enligt denna lag, om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller *sjölagen (1891:35 s. 1).*	Ingen får dömas till ansvar enligt denna lag, om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller *sjölagen (1994:000).*
	7 §
Mål om ansvar och förverkande enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen handläggs av domstol som är behörig enligt bestämmelserna *i 336 och 338 §§ sjölagen (1891:35 s. 1).*	Mål om ansvar och förverkande enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen handläggs av domstol som är behörig enligt bestämmelserna *i 21 kap. 1 och 5 §§ sjölagen (1994:000).*
	13 kap.
	5 §
Bestämmelser om befälhavarens skyldighet att anmäla vissa händelser ombord till sjöfartsverket finns *i sjölagen (1891:35 s. 1).*	Bestämmelser om befälhavarens skyldighet att anmäla vissa händelser ombord till sjöfartsverket finns *i sjölagen (1994:000).*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva skyldighet för redare och befälhavare att anmäla

1. inträffade olycksfall eller olyckstillbud eller sjukdomsfall utöver vad som anges i sjölagen,
2. uppkomna skador eller vidtagna åtgärder som har betydelse för ett fartygs sjövärdighet.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

21. Förslag till

Lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1992:1672) om paketresor skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
18 §	
Skador som omfattas av bestämmelserna *i sjölagen (1891:35 s. 1)*, luftfartslagen (1957:297), järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de lagarna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda lagarna.	Skador som omfattas av bestämmelserna *i sjölagen (1994:000)*, luftfartslagen (1957:297), järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik ersätts enligt de lagarna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda lagarna.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1994-02-11

Närvarande: justitierådet Per Jermsten, justitierådet Lars Å. Beckman, regeringsrådet Sigvard Holstad.

Enligt en lagrådsremiss den 11 november 1993 (justitiedepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. sjölag,
2. lag om ändring i utsökningsbalken (1981:774),
3. lag om ändring i lagen (1914:45) om kommission,
4. lag om ändring i lagen (1927:77) om försäkringsavtal,
5. lag om ändring i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva,
6. lag om ändring i lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg,
7. lag om ändring i luftfartslagen (1957:297),
8. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.,
9. lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970:105),
10. lag om ändring i förmånsrättslagen (1970:979),
11. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282),
12. lag om ändring i lagen (1973:1198) om ansvarighet för oljeskada till sjöss,
13. lag om ändring i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.,
14. lag om ändring i lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg,
15. lag om ändring i lagen (1981:6) om konkurs som omfattar egendom i annat nordiskt land,
16. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929),
17. lag om ändring i lagen (1983:1015) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 6 april 1974 om en uppförandekod för linjekonferenser,
18. lag om ändring i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter,
19. lag om ändring i lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn,
20. lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49),
21. lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av hovrättsrådet Per Kjellström.

Förslagen föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

Inledande synpunkter

Den föreslagna nya sjölagen innebär av åtskilliga skäl en angelägen reform. Redan det förhållandet att det i grunden är fråga om en lagstiftning som härrör från förra seklet talar med styrka för behovet av en genomgripande översyn. Av väsentlig betydelse i sammanhanget är vidare senare tiders omfattande förändringar av sjöfartens förutsättningar och verksamhetsformer samt den därav betingade utvecklingen i fråga om tillämpade avtalsbestämmelser och därtill anknuten rättspraxis.

I de delar där det remitterade förslaget innebär några mer betydande nyheter i förhållande till gällande rätt har det förberedande utredningsarbetet, enligt tradition och av sakligt mycket goda skäl, skett i nära samarbete med Danmark, Finland och Norge.

Med utgångspunkt i de strävanden som uppenbarligen präglat nämnda samarbete, nämligen att åstadkomma en så likartad lagstiftning som möjligt, kan till en början konstateras att resultatet, med avseende på tillämpad lagstiftningsteknik, inte i alla delar blivit det förväntade. Den i det remitterade förslaget, enligt hos oss fast praxis, gjorda uppdelningen av lagtexten i skilda kapitel med inom vart och ett av dessa löpande paragrafnummer - en uppdelning som i varje fall inte avses bli genomförd i den danska lagtexten -innebär således att det hittillsvarande direkta systematiska sambandet mellan berörda nordiska lagar försvagats. Detta förhållande torde emellertid inte medföra några mer beaktansvärda nackdelar från praktisk synpunkt. Möjligheterna att vid en jämförelse snabbt kunna "hitta rätt" bör ändå vara säkerställda genom bestämmelsernas gemensamma inbördes ordning.

En mer allmän iakttagelse vid granskningen av det remitterade förslaget är att det av skilda skäl framstår som påtagligt heterogent. En orsak härtill är redan den blandning av civilrättsliga, offentligrättsliga och straffrättsliga regleringar som förslaget innehåller. Till detta kommer sedan mycket påtagliga inbördes skillnader mellan såväl delar av lagen som enskilda bestämmelser. I allmänhet har sådana olikheter sin grund i de skilda tider vid vilka nu gällande bestämmelser tillkommit eller reviderats. Olikheterna framträder såväl genom bestämmelsernas uppbyggnad som av ett mycket varierat språkbruk. Med avseende på bestämmelsernas sakliga innehåll förekommer således i vissa kapitel, enligt numera tillämpad lagstiftningsteknik, mer allmänt avfattade bestämmelser samtidigt som andra kapitel delvis består av ytterst noggranna och detaljerade föreskrifter av den karaktär som numera återfinns i tillämpningsföreskrifter eller i myndigheters anvisningar. Även det nordiska samarbetet synes ha inverkat på så sätt att strävandena efter en enhetlig lagtext ibland kan ha lett till formuleringar som kanske inte

annars valts. Beträffande språkdräkten är vidare uppenbart, att även om förslaget formellt kommer att resultera i en helt ny lag, den i detta hänseende blir en provkarta över det senaste seklets skiftande lagstiftningsspråk.

Det nyss anförda skall inte uppfattas som några mer vägande invändningar mot det remitterade förslaget. Lagrådet har således förståelse för att det med hänsyn till utbildad praxis kan vara en fördel att, i avvaktan på resultatet av ytterligare reformarbeten, behålla stora delar av gällande lagstiftning så pass oförändrade som möjligt. Att även rätt försiktiga språkliga justeringar av en lagtext ibland kan föranleda tillämpningssvårigheter, eller i värsta fall innebära en inte avsedd saklig ändring, finns för övrigt exempel på i det remitterade förslaget. Som ett mer generellt exempel på sådana ändringar kan redan här nämnas att det på åtskilliga ställen i förslaget sägs att vissa andra angivna paragrafer "tillämpas" eller "gäller". Inte sällan har då dessa paragrafer ett innehåll eller en terminologi som gör att det för den rätta förståelsen av hänvisningen framstår som ofrånkomligt att ange, att ifrågavarande bestämmelser "har motsvarande tillämpning" eller "gäller i tillämpliga delar". I regel innehåller också sjölagsutredningens förslag i sådana fall någon av dessa alternativa formuleringar.

Lagrådet vill i detta sammanhang slutligen peka på ett annat förhållande som medverkar till förslagets splittrade karaktär. Det gäller bruket att i de "nyskrivna" kapitlena - men inte i de övriga - förse varje enskild paragraf med en egen rubrik. Detta leder inte bara till en bitvis mycket ymnig förekomst av rubriker. Under sin granskning av förslaget har Lagrådet således konstaterat, att det inte alltid är så lätt att på ett någorlunda kortfattat sätt ge en helt rättvisande bild av varje paragrafs innehåll. Även om man ibland kan lösa sådana problem genom ett "m.m." kvarstår risken för, att den goda vägledning som den individuella rubriksättningen utlovar, inte alltid infrias. Enligt Lagrådets mening bör därför frågan om behovet av rubriker före varje enskild paragraf ytterligare övervägas under det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Förslaget till sjölag

1 kap.
9 §

Första stycket innehåller bl.a. ett grundläggande krav på att ett fartyg skall vara sjövärdigt "när det används till sjöfart". Denna del av stadgandet har sin motsvarighet i 9 § gällande sjölag. Där anges att samma krav gäller "när det (fartyget) hålles i drift". Med tanke bl.a. på fall då ett fartyg under någon mellankommande period används för andra ändamål än reguljär sjöfart, t.ex. för tillfällig inkvartering eller lagerhållning, synes sistnämnda beskrivning av kravets räckvidd vara mer ändamålsenlig än den föreslagna. Lagrådet förordar därför att

orden "används till sjöfart" i första meningen ersätts med "hålls i drift".

5 kap.
14 §
Denna paragraf är avsedd att i sak överensstämma med 53 § i gällande sjölag. Motsvarighet saknas emellertid till bestämmelsen i tredje stycket sista meningen i förebilden. En bestämmelse av den innebörden behövs även i den nya sjölagen. Lagrådet föreslår därför att förevarande paragrafs tredje stycke avslutas med följande mening: "Bestämmelserna i 1 § första stycket andra och tredje meningarna har motsvarande tillämpning".

6 kap.
3 §
Förevarande kapitel innehåller en rad bestämmelser om befälhavarens skyldigheter; såväl mer allmänna som med avseende på olika särskilda situationer eller sammanhang. Det ligger i sakens natur att dessa bestämmelser i regel bör gälla oberoende av var fartyget befinner sig.

I denna paragraf finns föreskrifter om befälhavarens skyldigheter när hans fartyg prejas av en "behörig civil eller militär myndighet". Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas i sista meningen att meddela närmare föreskrifter om "prejning och visitering".

Avfattningen av bestämmelsen - liksom möjligen även de praktiska svårigheterna att i alla sammanhang kunna avgöra vad som utgör behörig myndighet - tyder på att förevarande paragraf på så sätt skiljer sig från de andra i kapitlet, att dess räckvidd avses vara nationellt begränsad. Internationella åtaganden liksom rena säkerhetsskäl kan emellertid också tänkas motivera en mer generell tillämpning. Eftersom motiven här inte ger någon vägledning bör frågan lämpligen uppmärksammas under det fortsatta lagstiftningsarbetet.

8 kap.
1 §
Denna paragraf är avsedd att i sak motsvara 220 § i gällande sjölag. Enligt specialmotiveringen har endast språkliga ändringar gjorts.

I första stycket föreskrivs för det fallet att två fartyg sammanstöter så att viss skada uppstår och sammanstötningen är orsakad genom vållande på någon av sidorna, att den sidan skall "ersätta skadan". I 1891 års lag anges att den sidan skall "ersätta skada och förlust som uppkommer därav". För att förebygga missförstånd angående den avsedda innebörden förordar Lagrådet att den äldre avfattningen behålls såvitt gäller ersättningsskyldighetens omfattning.

Enligt femte stycket skall vid bedömandet av frågan om vållande till en sammanstötning särskilt beaktas om tiden medgav "överläggning" eller inte. På den punkten överensstämmer förslaget med motsvarande bestämmelse i 1891 års lag. Vid föredragningen inför Lagrådet har upplysts att gällande bestämmelse torde innebära endast att det när vållandet bedöms skall särskilt beaktas huruvida tid för övervägande av lämpliga åtgärder förelegat i samband med sammanstötningen. Det är avsett att även den föreslagna bestämmelsen skall ha denna innebörd. Mot denna bakgrund föreslår Lagrådet att ordet "överläggning" byts ut mot ordet "övervägande".

13 kap.

1 §

I paragrafen har tagits in definitioner på vissa grundläggande begrepp på styckegodstransporternas område. Bl.a. definieras begreppet "undertransportör". I den definitionen anges att "undertransportör är den som i enlighet med ett uppdrag av transportören utför transporten eller en del av den". Med definitionen avses enligt specialmotiveringen att klargöra att inte bara den transportör, som fått det direkta uppdraget av den avtalsslutande transportören, är att anse som undertransportör utan även den som i en kedja av transportörer utför en del av transporten på uppdrag av en tidigare undertransportör. Enligt Lagrådets mening skulle denna avsikt komma till ett klarare uttryck om orden "i enlighet med" byts ut mot "till följd av". Lagrådet förordar därför att definitionen av "undertransportör" ges följande lydelse:

"*undertransportör*": den som till följd av ett uppdrag av transportören utför transporten eller en del av den".

7 §

I första stycket första meningen finns en regel om märkning av farligt gods. I lagtexten anges inte närmare hur märkningen skall ske utan endast att farligt gods skall vara märkt som farligt på lämpligt sätt. I specialmotiveringen berörs emellertid det fallet att särskilda märkningsföreskrifter (symboler m.m.) gäller för godset. I det fallet skall, framhålls det, dessa föreskrifter givetvis iakttas.

Enligt Lagrådets mening bör i klargörande syfte en erinran om att det finns särskilda föreskrifter i ämnet tas in i lagtexten. Första meningen kan därför lämpligen ges följande lydelse:

"Utöver vad som följer av särskilda föreskrifter gäller att farligt gods skall vara märkt som farligt på lämpligt sätt."

12 §

I andra stycket ges vissa föreskrifter om transportörens skyldigheter med avseende på det använda fartygets skick. Transportören åläggs därvid att främst se till att fartyget är sjövärdigt. I bestämmelsen anges vidare vad som utöver den rent bokstavliga betydelsen - med

utgångspunkt i övervägande säkerhetsmässiga hänsyn - "också" skall anses innefattas i begreppet "sjövärdigt", och därmed i transportörens ansvar, när fartyget används för styckegodstransport. Stycket har på så sätt en nära anknytning till den allmänna bestämmelsen angående sjövärdighet m.m. i 1 kap. 9 §. Förevarande stycke synes således ha till uppgift endast att komplettera 1 kap. 9 § med de särskilda krav angående fartygets utrustning m.m. som beror på användningsområdet. Motsvarande särbestämmelser för resebefraktning, tidsbefraktning samt befordran av passagerare och resgods har tagits in i 14 kap. 7 § och 52 § andra stycket respektive 15 kap. 4 §.

Vid en jämförelse mellan 1 kap. 9 § och nu nämnda lagbestämmelser kan bl.a. konstateras att det i beskrivningarna av vad som "också" innefattas i sjövärdighetsbegreppet förekommer såväl dubblyrer som sinsemellan avvikande formuleringar. Som exempel på detta kan hänvisas till att det i 1 kap. 9 § sägs att fartyget skall vara "bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat". I förevarande paragrafs andra stycke och i 14 kap. 7 § krävs åter "att det är behörigen bemannat och utrustat" samt i 15 kap. 4 § "att det är behörigen bemannat provianterat och utrustat". Nu nämnda förhållanden kan ge anledning till onödig tveksamhet angående sambandet mellan bestämmelserna och deras respektive innebörd.

Enligt Lagrådets mening bör därför förevarande bestämmelse, liksom 14 kap. 7 § och 52 § andra stycket samt 15 kap. 4 §, utformas på ett annat sätt. Efter mönster från 6 kap. 1 §, som gäller befälhavarens ansvar i motsvarande hänseende, kan det nu aktuella stycket lämpligen ges följande lydelse.

"Transportören skall se till att det fartyg som används för transporten är sjövärdigt. I detta krav innefattas, utöver vad som anges i 1 kap. 9 §, att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka godset lastas, är i gott skick för att godset skall kunna tas emot, transporteras och levereras".

13 §

Paragrafen reglerar transportörens möjligheter att transportera gods på däck. Av andra stycket framgår att i transportdokumentet skall antecknas om gods enligt transportavtalet skall eller får transporteras på detta sätt. Om anteckning därom inte skett har enligt andra stycket andra meningen transportören bevisbördan för att transport på däck har avtalats.

I lagtext brukar som regel inte uttryckligen anges att någon "har bevisbördan". I stället används vanligen formuleringen "skall visa". Så har också gjorts i andra lagrum i lagförslaget, t.ex. i 35 § i detta kapitel. Att det i förevarande fall har använts en avvikande formulering synes ha sin grund i att bestämmelsen har utformats efter förebild av artikel 9:2 i Hamburgreglerna som anger att transportören "has the burden of proving". Den omständigheten att en konventions-

bestämmelse i formellt hänseende utformats på ett visst sätt utgör dock ingen anledning till att vid utformande av motsvarande nationella bestämmelse frångå sedvanlig lagstiftningspraxis, särskilt i ett fall då en avvikelse leder till att lagen får en oenhetlig terminologi.

Lagrådet förordar att andra stycket andra meningen ges följande lydelse:

"Har så inte skett skall tranportören visa att transport på däck har avtalats."

15 §

Enligt bestämmelsen i andra stycket får transportören i vissa fall välja en annan lämplig hamn än den som avtalats. Valmöjligheten finns när det uppkommer ett hinder som medför att fartyget inte kan anlöpa lossningshamnen och lossa godset och när detta inte kan ske "inom skälig tid". En motsvarande bestämmelse angående resebefraktning finns i 14 kap. 20 § andra stycket.

Lagrådet har i sak ingen erinran mot vad som föreslås. Enligt Lagrådets mening finns emellertid skäl att byta ut orden "inom skälig tid" mot "utan oskäligt uppehåll". Därigenom vinns den fördelen att lagtexten kommer att överensstämma bättre med vad som föreslagits i de danska och norska lagtexterna.

19 §

Enligt specialmotiveringen till andra stycket är det en förutsättning för mottagarens betalningsskyldighet att denne blivit underrättad om kraven redan vid mottagandet av godset eller att han annars med hänsyn till omständigheterna insåg eller borde ha insett att transportörens fordringar inte blivit betalda. Enligt Lagrådets mening framgår den avsedda innebörden klarare av lagtexten om andra stycket ges förslagsvis följande lydelse:

"Har godset lämnats ut på något annat sätt än mot konossement, är mottagaren skyldig att betala frakt och andra fordringar enligt transportavtalet endast om han har underrättats om fordringarna vid utlämnandet eller han ändå insåg eller borde ha insett att transportören inte hade fått betalt."

41 §

Paragrafen reglerar avsändarens särskilda ansvar för farligt gods och transportörens rättigheter att vidta åtgärder med avseende på sådant gods.

Av första stycket framgår bl.a. att avsändaren har ett strikt ansvar för skada som orsakats av farligt gods som han överlämnat till transportören eller till en undertransportör. Om avsändaren upplyst om godsets farliga beskaffenhet och om nödvändiga säkerhetsåtgärder kan ifrågavarande transportör eller undertransportör dock inte hävda något anspråk på strikt ansvar. Detsamma gäller om transportören

eller undertransportören på annat sätt fått kännedom om godsets farliga beskaffenhet. I andra stycket anges att den som har tagit hand om godset med kännedom om dess farliga beskaffenhet inte får åberopa bestämmelserna i första stycket.

I specialmotiveringen till andra stycket anges att stycket har utformats med artikel 13:3 i Hamburgreglerna som förebild. Av den artikeln liksom även motsatsvis av första stycket framgår att andra stycket tar sikte på en undertransportör som mottagit godset av transportören eller av en annan undertransportör i en transportkedja. Medan första stycket avser gods som överlämnats av avsändaren omfattar andra stycket således gods som mottagits från annan än avsändaren. Detta förhållande bör uttryckligen framgå av lagtexten. Lagrådet föreslår att paragrafens andra stycke ges följande lydelse:

"Den som från annan än avsändaren har tagit emot godset med kännedom om dess farliga beskaffenhet får inte åberopa bestämmelserna i första stycket".

14 kap.

3 §

I första stycket andra meningen anges att bortfraktaren, i fall då befraktningsavtalet ger honom rätt att sätta in "ett annat fartyg än det avtalade" eller "i övrigt använda andra fartyg", endast får sätta in fartyg som är lika ändamålsenliga som det avtalade fartyget.

Av motiven till denna föreskrift framgår, att den har sin grund i att certepartier ibland innehåller tillägg av typen "or substitute" eller klausuler som "name or substitute in owner's option".

Enligt ordalydelsen torde nämnda föreskrift kunna anses tillämplig även i fall då det alternativa fartyget är direkt utpekat i befraktningsavtalet. Det kan enligt Lagrådets mening ifrågasättas om befraktaren i ett sådant fall verkligen skall ha möjlighet att i efterhand åberopa denna föreskrift. Vill man undvika en sådan ordning kan lagtexten lämpligen kompletteras på så sätt att början på andra meningen i första stycket ges följande lydelse: "Om avtalet ger bortfraktaren rätt att efter eget val sätta in ...."

7 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om sjövärdighet.

Med hänvisning till vad Lagrådet anfört under 13 kap. 12 § föreslås att paragrafen får följande lydelse.

"Resebortfraktaren skall se till att fartyget är sjövärdigt enligt 13 kap. 12 § andra stycket".

8 §

Enligt specialmotiveringen till tredje stycket, som rör konsekutiva resor, innebär regleringen att befraktaren, när han har rätt att välja vilka resor som skall utföras, är skyldig att se till att det längdmässigt blir en någorlunda balans mellan last- och ballastresorna. För att

denna innebörd skall framgå klarare av lagtexten bör föreskriften i tredje stycket första meningen ges förslagsvis följande lydelse:

"Vid konsekutiva resor skall rätten att välja vilka resor som fartyget skall utföra utövas på ett sådant sätt att de sammanlagda längderna av lastresorna respektive ballastresorna enligt avtalet blir väsentligen desamma."

18 §

Bestämmelserna i paragrafen reglerar ombordkonossement och motsvarar i huvudsak 95 § i gällande sjölag.

Om ombordkonossement utfärdas med andra villkor än med dem som följer av befraktningsavtalet och detta medför ett ökat ansvar för resebortfraktaren skall enligt tredje stycket resebefraktaren hålla honom skadeslös. Bestämmelsen täcker både det fallet att en avvikelse från fraktavtalet tillåts i avtalet och det fallet att konossementet på grund av exempelvis en felskrivning av bortfraktaren kommit att innehålla ett avvikande villkor. Motsvarande bestämmelse i 95 § gällande sjölag täcker bara det förstnämnda fallet. Av specialmotiveringen framgår emellertid att någon ändring i sak inte har varit avsedd. Den föreslagna bestämmelsen bör därför ändras så att den överensstämmer med den nu gällande bestämmelsen.

Lagrådet förordar att paragrafens tredje stycke ges följande lydelse:

"Utfärdas enligt befraktningsavtalet konossement med andra villkor än dem som avtalet föreskriver och medför detta ökat ansvar för resebortfraktaren, skall resebefraktaren hålla honom skadeslös."

19 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om resebortfraktarens omsorgsplikt med avseende på resan. I andra meningen anges att bl.a. 13 kap. 12 § "skall tillämpas".

Andra stycket i sistnämnda paragraf innehåller emellertid en speciell reglering av vad som skall anses innefattas i sjövärdighetsbegreppet när det är fråga om ett fartyg som används för styckegodstransport. Såvitt gäller resebefraktning finns en motsvarande reglering i 7 § förevarande kapitel.

Vid sådant förhållande och i överensstämmelse med vad Lagrådet mer allmänt förordat i inledningen till detta yttrande bör andra meningen i denna paragraf lämpligen ges följande lydelse:

"Bestämmelserna i 13 kap. 12 § första och tredje styckena samt 16 och 17 §§ har motsvarande tillämpning".

20 §

I fråga om bestämmelsen i andra stycket hänvisas till vad Lagrådet anfört i anslutning till 13 kap. 15 § andra stycket.

26 §

I paragrafen regleras bortfraktarens rätt (första stycket) respektive plikt (andra stycket) att i vissa fall lossa och lägga upp godset. Bestämmelserna om uppläggning av godset har formulerats något olika. Enligt första stycket har resebortfraktaren rätt att "lossa godset och lägga upp det i säkert förvar" medan det i andra stycket endast anges att resebortfraktaren skall "lossa och lägga upp godset". Vid föredragningen inför Lagrådet har upplysts att det inte varit avsett att det skall föreligga någon skillnad i fråga om hur uppläggning skall ske. För undvikande av missförstånd bör därför även i andra stycket anges att godset skall läggas upp i säkert förvar. Lagrådet föreslår att i andra stycket andra meningen efter orden "lägga upp godset" förs in orden "i säkert förvar".

28 §

Under föredragningen inför Lagrådet har upplysts att ordet kancelleringstid brukar användas i befraktningsavtal när man vill lägga fast en viss sista tidpunkt då ett fartyg skall vara klart att ta in last. Mot den bakgrunden föreslår Lagrådet att orden "inom viss tid" i paragrafens första stycke byts ut mot "senast viss tidpunkt" och att ordet "tiden" i andra stycket ersätts med "fristen".

30 §

På resebefraktningens område förekommer ofta att bortfraktaren förbehåller sig rätten att sätta in ett alternativt fartyg. I certepartiet anges detta vanligen genom villkor av typen "or substitute" eller "name or substitute in owner's option". Även om en sådan substitutionsklausul tagits in avtalet har bortfraktaren enligt förevarande paragraf dock inte rätt att utföra resan med ett ersättningsfartyg om det i certepartiet bestämda fartyget förlist eller kondemnerats. Av specialmotiveringen framgår att förbudet mot att i den angivna situationen sätta in ett annat fartyg inte gäller om det i certepartiet tagits in en klar och uttrycklig bestämmelse om rätt till substitution vid förlisning eller kondemnation. Att förbudet inte gäller i det fallet har sin grund i att paragrafens regler är dispositiva. För undvikande av missförstånd bör i lagtexten emellertid markeras att substitutionsförbudet avser sedvanliga substitutionsklausuler.

Lagrådet föreslår att paragrafens andra mening ges följande lydelse:

"I sådant fall har han inte heller rätt att utföra resan med ett annat fartyg, om inte avtalet uttryckligen medger det.

32, 33 och 35 §§

Enligt rubriken till 32 § gäller denna paragraf "Frånträdande före lastning".

I första styckets första mening regleras resebortfraktarens rätt till ersättning i fall då resebefraktaren frånträder befraktningsavtalet innan lastningen har börjat. Med detta fall jämställs att

resebefraktaren vid lastningens slut inte lämnat allt det gods som avtalet gäller. Enligt specialmotiveringen kan frånträdandet i båda fallen vara fullständigt eller avse endast en del av lasten. Ett gemensamt kännetecken för att frånträdandet avser ettdera av alternativen anges vara att befraktaren "på ett eller annat sätt gett uttryck för att last eller full last inte kommer att lämnas".

I 33 § andra stycket anges bl.a. att resebortfraktaren i fall då resebefraktaren "inte avlämnar allt det gods som avtalet gäller" får förelägga denne en bestämd tilläggstid inom vilken ersättning skall betalas eller säkerhet ställas. - Enligt specialmotiveringen skall denna bestämmelse om "partiellt frånträdande" ses som ett komplement till 32 §. - Den i 33 § andra stycket angivna följden av att resebefraktaren inte efterkommer ett föreläggande är att resebortfraktaren får häva avtalet.

Första stycket i 35 § anger att 32 och 33 §§ i vissa fall - som hänger samman med befraktningsavtalets innehåll - har motsvarande tillämpning när "resebefraktaren vid lastningstidens utgång inte avlämnat godset eller endast en del av det". Enligt specialmotiveringen tar denna bestämmelse sikte på den situationen att godset inte avlämnas eller att endast en del av det avlämnas "utan att befraktaren har gett uttryck för någon avsikt att frånträda befraktningsavtalet (jfr 32 § rörande frånträdande)."

Inte minst sistnämnda motivuttalande ger enligt Lagrådet anledning till en del frågor och tveksamheter angående det inbördes sambandet mellan nu återgivna delar av förevarande paragrafer. De citerade motivuttalandena ger således vid handen att man, när resebefraktaren bara avlämnat en del av det avtalade godset, skall noga skilja mellan de båda fallen att han därvid har gett uttryck för en avsikt att frånträda avtalet (i återstående del) och, å andra sidan, att han inte gjort så. Den första frågan som då inställer sig är vad som avses gälla i sistnämnda fall? Hänvisningsregeln i 35 § första stycket är inte generellt tillämplig. Tvekan kan också uppstå huruvida regeln i 33 § andra stycket avses omfatta samtliga fall då inte all last har avlämnats. Goda sakliga skäl kan anföras för detta. Med utgångspunkt från förutsättningen att 32 § bara omfattar "frånträdandefallen" innebär det emellertid att tillämpningsområdet för sistnämnda två stadganden inte sammanfaller. Regeln i 33 § andra stycket får med andra ord större räckvidd än den föregående paragrafen; blir mer än ett "komplement " till denna. Lagrådet vill i detta sammanhang slutligen anmärka, att den föreslagna lagtexten inte ger något stöd för en sådan uppdelning av fallen, då endast en del av godset avlämnats, som motiven förutsätter.

Enligt Lagrådets uppfattning bör nu nämnda frågor och problem bli föremål för ytterligare övervägaden och belysning under det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Första stycket i 33 § anger att resebortfraktaren, i fall då resebefraktaren får frånträda befraktningsavtalet utan att

skadeståndsansvar föreligger (enligt 32 § tredje stycket), får "häva avtalet " om han meddelar detta inom skälig tid.

Det har vid föredragningen inför Lagrådet upplysts, att beteckningarna "frånträder" eller "frånträda" som alternativ till "häver" eller "häva" avsetts komma till användning i sammanhang där det inte å någondera sidan är fråga om ett egentligt avtalsbrott. I enlighet härmed bör avslutningen på första stycket ges följande lydelse: "får även resebortfraktaren frånträda avtalet om han meddelar detta inom skälig tid".

Sista meningen i det tidigare behandlade andra stycket i 33 § har följande lydelse: "Han (resebortfraktaren) har även rätt till ersättning enligt 32 §, om inte resebefraktaren är utan ansvar för att det gods som fattas inte har avlämnats". Enligt specialmotiveringen syftar sistnämnda undantag på sådana omständigheter som avses i 32 § tredje stycket. Eftersom hänvisningen gäller just den paragrafen framstår undantaget som helt onödigt och bör därför utgå ur lagtexten.

37 §

I paragrafen regleras resebefraktarens skyldighet att utge ersättning när godset orsakat skada. Första meningen rör skada för resebortfraktaren eller skada på fartyget. Enligt andra meningen gäller samma regel "om godset orsakat skada på annat gods ombord på fartyget."

Första meningen motsvarar 97 § första stycket i gällande sjölag. Bestämmelsen i andra meningen är ny och tar enligt specialmotiveringen sikte på annat gods ombord vid delbefraktning. Det bör emellertid, sägs det, observeras att bestämmelsen endast avser befraktarens ansvar för skada på bortfraktarens eget gods eller då denne regressvis vill återkräva vad han själv tvingats utge till ägaren av det skadade godset.

Den nu nämnda begränsningen i den nya bestämmelsens räckvidd bör enligt Lagrådets mening komma till tydligt uttryck i lagtexten. Lagrådet föreslår därför att första stycket andra meningen ges följande lydelse:

"Detsamma gäller om godset orsakat skada på annat gods ombord på fartyget och resebortfraktaren utgett ersättning härför."

39 §

Föregående paragraf innehåller bestämmelser om frånträdande av befraktningsavtal vid krigsfara och därmed jämförliga situationer. I förevarande paragraf har tagits in vissa särregler för konsekutiva resor vid sådan fara. Enligt andra stycket får - om befraktningsavtalet ger resebefraktaren rätt att välja vilka resor som skall utföras - frånträdande enligt 38 § ske endast om faran är av väsentlig betydelse för fullgörande av avtalet. Bestämmelsen ger, såsom den formulerats, intryck av att endast avse möjligheten att

fullgöra avtalet. Så har emellertid inte varit avsikten. Enligt vad som upplysts vid lagrådsföredragningen skall bestämmelsen undantagsvis kunna täcka även fall av s.k. ekonomisk force majeure. Vad som sålunda avsetts med bestämmelsen bör komma till ett klarare uttryck i lagtexten, förslagsvis genom att orden "fullgörelsen av avtalet" byts ut mot "förutsättningar att fullgöra avtalet". I paragrafen bör även göras vissa redaktionella ändringar.

Lagrådet förordar att paragrafen ges följande lydelse:

"Vid konsekutiva resor får frånträdande enligt 38 § begränsas till en enstaka resa endast om utförandet av denna är oväsentligt i förhållande till de återstående resorna.

Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt att välja vilka resor fartyget skall utföra, får frånträdande enligt 38 § ske endast om faran är av väsentlig betydelse för förutsättningarna att fullgöra avtalet".

51 §

Paragrafen, under rubriken Krigsfara, innehåller bestämmelser om möjlighet för parterna att såvitt gäller kvantumkontrakt frånträda ett avtal till följd av vissa yttre förhållanden. En motsvarande föreskrift beträffande tidsbefraktning finns i 74 § tredje stycket. I båda dessa bestämmelser anges att det skall vara fråga om "krig, krigsliknande förhållanden eller väsentlig ökning av krigsfaran".

I fråga om resebefraktning finns en liknande bestämmelse i 38 §. Även den föregås av rubriken "Krigsfara". Beskrivningen av vilka yttre förhållanden som avses omfattar där "krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld, eller att en sådan fara har ökat väsentligt".

Enligt Lagrådets mening kan ifrågavarande skillnader i beskrivningen av vilka händelser som kan utlösa en rätt att frånträda avtalet tänkas ge anledning till onödiga missförstånd. Särskilt av motivuttalandena under 74 §, i vilka en direkt hänvisning görs till 38 §, torde nämligen den slutsatsen kunna dras att det inte finns någon avsikt att åstadkomma en saklig skillnad angående berörda paragrafers tillämpningsområden.

Mot bakgrund av det anförda förordar Lagrådet att det under det fortsatta lagstiftningsarbetet övervägs om det inte i förevarande paragraf, liksom i 74 § tredje stycket, bör göras en hänvisning till beskrivningen i 38 §. Ett annat alternativ är att på sätt föreslås i 15 kap. 15 § i båda paragraferna använda samma beskrivning som i 38 §.

Beträffande formuleringen "fullgörelsen av avtalet" hänvisas till vad Lagrådet anfört under 39 §.

52 §

Med hänvisning till vad som anförts under 13 kap. 12 § förordar Lagrådet att andra stycket i förevarande paragraf, som gäller

tidsbortfraktarens skyldigheter med avseende på ett avlämnat fartygs skick och utrustning, ges följande lydelse.

"Vid avlämnandet skall tidsbortfraktaren se till att fartygets skick och utrustning samt föreskrivna handlingar uppfyller de krav som gäller i vanlig fraktfart i det fraktområde som befraktningsavtalet avser".

54 §

Enligt rubriken före paragrafen gäller den "Avlämnande av fartyget till sjöss".

I andra stycket första meningen anges att en enligt föregående paragraf begärd besiktning (av fartyget, dess utrustning och kvarvarande bränsle) skall företas i den första hamn som fartyget anlöper efter avlämnandet. Andra meningen har följande lydelse: "Om det konstateras att fel i fartyget föreligger, skall frakt inte betalas för den tid som går förlorad för att avhjälpa felet".

Tvekan kan möjligen uppkomma huruvida sistnämnda bestämmelse kan vara tillämplig även i fall då felet konstaterats föreligga i annan ordning än genom en besiktning enligt 53 §. Vare sig lagtext eller motiv ger här någon säker vägledning. Frågan bör klargöras under det fortsatta lagstiftningsarbetet.

55 §

I denna paragraf regleras liksom i 28 § den situationen att ett fartyg inte är klart att börja ta in last vid den tidpunkt som avtalats. Av samma skäl som Lagrådet anfört i anslutning till 28 § bör orden "inom viss tid" i första stycket första meningen och orden "inom en bestämd tid" i första stycket andra meningen bytas ut mot "senast viss tidpunkt". Vidare bör ordet "tiden" i andra stycket bytas ut mot "fristen".

58 §

Enligt första stycket skall tidsbortfraktaren under befraktningsperioden utföra de resor som tidsbefraktaren begär i överensstämmelse med befraktningsavtalet. Vidare sägs i samma stycke andra meningen att bestämmelserna i 52 § andra stycket skall tillämpas.

I 52 § andra stycket föreskrivs att tidsbortfraktaren vid avlämnande av fartyget skall se till att fartygets skick m.m. uppfyller vissa angivna krav. Med hänvisningen i förevarande paragraf till det lagrummet avses att ålägga bortfraktaren en skyldighet att svara för att de angivna kraven är uppfyllda under hela befraktningsperioden. Denna avsikt bör komma till ett direkt uttryck i lagtexten.

Lagrådet föreslår att första stycket andra meningen i paragrafen ges följande lydelse:

"Han skall därvid svara för att de krav som uppställs i 52 § andra stycket fortlöpande är uppfyllda".

62 §

I andra stycket av paragrafen anges i första meningen att tidsbortfraktaren inte är skyldig att på begäran av tidsbefraktaren lämna ut godset till "en obehörig mottagare" eller i övrigt i strid mot konossementet, "om han därigenom handlar i strid mot tro och heder". Enligt påföljande mening får tidsbortfraktaren "alltid" kräva säkerhet för den ersättning han kan bli skyldig betala på grund av "ett sådant utlämnande".

Enligt Lagrådets mening kan det sålunda avfattade stycket ge upphov till tolkningssvårigheter och missförstånd. Vad som avses med "obehörig mottagare" är således en mottagare vars behörighet framstår som osäker enbart därför att han inte kan styrka den genom att uppvisa konossementet. Ordalagen i sista meningen ger därtill det felaktiga budskapet, att tidsbortfraktaren även får kräva säkerhet i fall då han handlar i strid mot tro och heder, t.ex. genom att lämna ut godset till någon som han vet eller i varje fall starkt misstänker är "obehörig". Att tidsbortfraktaren aldrig kan vara skyldig att handla i strid mot tro och heder framstår som så självklart att det inte behöver anges i lagtexten.

Med hänsyn till det anförda förordar Lagrådet att andra stycket ges följande lydelse:

"Tidsbortfraktaren får kräva säkerhet för den ersättning han kan bli skyldig att betala på grund av att han, på begäran av tidsbefraktaren, lämnar ut godset till mottagare som inte styrkt sin behörighet eller i övrigt i strid mot konossementet. Vad nu sagts gäller dock inte om ett sådant utlämnande skulle innebära att tidsbortfraktaren handlar i strid mot tro och heder".

64 §

Enligt första stycket första meningen får tidsbefraktaren häva befraktningsavtalet vid vissa avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida. Hävningsrätten förutsätter enligt lagtexten att "det med avtalet avsedda ändamålet väsentligen skulle förfelas". För att den åsyftade innebörden av bestämmelsen skall framgå klarare förordar Lagrådet den jämkningen i lagtexten att det anges som villkor för hävningsrätten att "det med avtalet avsedda ändamålet *annars* skulle väsentligen förfelas".

I andra stycket ges bestämmelser om rätt för tidsbefraktaren till ersättning för skada i olika fall då skadan beror på fel eller försummelse av tidsbortfraktaren eller någon som denne svarar för. I första meningen behandlas bl.a. det fallet att fartyget går förlorat. Enligt andra meningen gäller ersättningsrätten för "skada som har uppkommit genom fel eller försummelse vid sådan medverkan av befälhavaren eller besättningen som avses i 61 § andra stycket, vid utförande av tidsbefraktarens anvisning eller vid annat avtalsbrott".

Enligt Lagrådets uppfattning bör bestämmelsen i andra meningen förtydligas. Detta kan ske genom att den kompletteras på det sättet att

efter ordet "avtalsbrott" införs orden "än som avses i föregående mening".

71 §

I paragrafen regleras dröjsmål vid betalning av tidsfrakt. Enligt fjärde stycket får tidsbortfraktaren, om tidsbefraktaren inte betalar förfallen tidsfrakt, begära att tidsbefraktaren till honom överlåter fordran på frakt som tidsbefraktaren har på grund av vidarebortfraktning av fartyget.

Enligt specialmotiveringen skall bestämmelsen i fjärde stycket ses som ett alternativ till den hävningsmöjlighet som andra stycket ger. Bestämmelsen bygger på de i tidscertepartier vanligt förekommande s.k. "Lien or Subfreights"-klausulerna. Syftet med dessa klausuler är att tidsbortfraktaren skall kunna skaffa sig en säkerhetsrätt i obetalda resefrakter; som regel sådana som förfaller i lossningshamnen. En Lien-klausul har emellertid begränsat värde för bortfraktaren eftersom denne ofta inte känner till vilka underfrakter som utestår obetalda. Vidare torde i många nationers nationella rätt krävas en medverkan från tidsbefraktaren för att en säkerhet skall åstadkommas. I syfte att underlätta för bortfraktaren att få till stånd en sådan medverkan har i fjärde stycket införts den ovan angivna regeln att tidsbortfraktaren får begära att tidsbefraktaren överlåter fraktkravet. Om tidsbefraktaren vägrar att medverka till en överlåtelse eller är han överhuvudtaget inte anträffbar, ger dock regeln ingen lösning.

Den i fjärde stycket intagna bestämmelsen är ny. Någon sanktion har inte knutits till bestämmelsen och den får närmast ses som en bestämmelse enbart avsedd att ge information om viss åtgärd som bortfraktaren kan vidta. Enligt Lagrådets mening finns inget behov av att i sjölagen införa en sådan bestämmelse. Fjärde stycket bör därför utgå ur paragrafen.

73 §

Enligt första stycket första meningen får bl.a. en förlust av fartyget till följd, att befraktningsavtalet faller bort och detta "även om tidsbortfraktaren enligt avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade."

I specialmotiveringen sägs att principerna för dessa bestämmelser är desamma som i motsvarande regler i 30 §, varför en hänvisning görs till vad som anförts vid denna paragraf.

I överensstämmelse med vad Lagrådet tidigare yttrat i anslutning till sistnämnda paragraf förordas här att första meningen i förevarande paragraf ges följande lydelse:

"Går fartyget förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, bortfaller befraktningsavtalet om det inte uttryckligen medger att tidsbortfraktaren i sådant fall har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade." Beträffande formuleringen "fullgörelsen av

avtalet" hänvisas till vad Lagrådet anfört under 39 §.

74 §

I paragrafen ges vissa regler som får aktualitet vid krig, krigsfara och liknande förhållanden. Bestämmelsen i andra stycket, som föreskriver ersättningsskyldighet för tidsbefraktaren i fråga om vissa merkostnader, bör enligt Lagrådets mening jämkas redaktionellt i förtydligande syfte. Lagrådet förordar följande avfattning av andra stycket:

"Tidsbefraktaren skall utöver tidsfrakten ersätta tidsbortfraktaren för de merkostnader för krigsförsäkring av fartyget och för krigsrisktillägg till besättningen som följer av de resor som tidsbefraktaren kräver att fartyget skall utföra".

Beträffande tredje stycket hänvisar Lagrådet, såvitt gäller formuleringen "Krig, krigsliknande förhållanden eller väsentlig ökning av krigsfaran" till vad Lagrådet anfört under 51 §. Vad angår formuleringen "fullgörelsen av befraktningsavtalet" hänvisas till vad Lagrådet anfört i anslutning till 39 §.

15 kap.

4 §

Med hänvisning till vad som anförts under 13 kap. 12 § förordar Lagrådet att första stycket i förevarande paragraf ges följande lydelse:

"Bortfraktaren skall se till att fartyget är sjövärdigt enligt 1 kap. 9 § samt att passagerare och resgods befordras skyndsamt och tryggt till bestämmelseorten. Bortfraktaren skall även i övrigt tillgodose passagerarnas bästa".

15 §

Paragrafen innehåller bl.a. bestämmelser om möjlighet för parterna att häva befordringsavtal till följd av krig, blockad m.m.

Med hänvisning till den terminologi som används i motsvarande bestämmelser i kapitlet om befraktning av fartyg, nämligen i 14 kap. 38 och 51 §§, samt till vad Lagrådet i denna del anfört angående 14 kap. 33 § föreslår Lagrådet, att orden "häva" och "hävs" i förevarande paragraf byts ut mot "frånträda" respektive "frånträds".

29 §

Paragrafen motsvarar 200 § i gällande sjölag. I denna paragrafs andra stycke finns en hänvisning till 337 § andra och tredje styckena. Denna hänvisning har i förevarande paragraf ändrats till "21 kap. 4 §". Det lagrummet omfattar emellertid mer än vad 337 § andra och tredje styckena innehåller. En begränsning i hänvisningen bör därför göras.

Lagrådet kommer i det följande att föreslå en ny lydelse av 21 kap. 4 §. Om förslaget följs bör med beaktande av det ovan anförda i förevarande paragraf hänvisningen till "21 kap. 4 §" ändras till "21

kap. 4 § första och andra styckena".

16 kap.

2 §

I denna paragraf, som motsvarar 225 § i gällande sjölag, anges vilka omständigheter som skall beaktas när bärgarlönens belopp bestäms. Någon ändring i sak är inte avsedd.

För att bättre överensstämmelse med gällande ordning skall uppnås föreslår Lagrådet att första stycket 1 b) kompletteras på det sättet att texten där inleds med orden "den kunnighet och skicklighet med vilken". I samma syfte förordar Lagrådet beträffande andra stycket att ordet "undanröjande" byts ut mot "undandöljande".

3 §

Paragrafen motsvarar 226 § i gällande sjölag. Lydelsen av den paragrafens första stycke är inte helt entydig. Av motiven framgår emellertid att bestämmelsen skall tolkas så att bärgarlön inte får sättas högre än till värdet av det bärgade, däri inberäknat frakt och passageraravgifter, efter avdrag för tull och övriga avgifter, som bör utgå av det bärgade, samt efter avdrag för kostnader för det bärgades förvaring, värdering och försäljning. Vid överföringen till förevarande paragraf har vissa språkliga ändringar gjorts. För att bestämmelsen skall bli tydligare bör ytterligare några ändringar vidtas. Lagrådet föreslår att paragrafens första stycke ges följande lydelse:

"Bärgarlönen får inte sättas högre än till värdet av det bärgade. Vid bestämmandet av detta värde skall frakt och passageraravgifter inräknas samt avdrag göras för tull och övriga avgifter, som bör utgå av det bärgade, och för kostnader för förvaring, värdering och försäljning."

7 §

I första stycket anges att bestämmelserna i föregående paragraf skall tillämpas om bärgning har utförts av "ett svenskt statsfartyg som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift". Enligt andra stycket kan staten utan ansvarighet mot de ombordvarande avstå från bärgarlön.

Det har vid föredragningen inför Lagrådet uppgivits att avsikten är, att statsfartyg som används för affärsdrift skall helt jämställas med andra fartyg och således också falla under regleringen i 6 §. Eftersom föregående paragrafer i kapitlet gäller fartyg i allmänhet synes avsikten med förevarande paragraf komma till bättre och tydligare uttryck om dess föreslagna två stycken ersätts med ett enda stycke av följande lydelse:

"Om bärgning har utförts av ett svenskt statsfartyg som används uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, kan staten utan ansvarighet mot de ombordvarande avstå från bärgarlön".

18 kap.

1 §

Med hänvisning till att Lagrådet under 1 kap. 9 §, på där närmare angivna skäl, förordat att orden "används till sjöfart" byts ut mot "hålls i drift" föreslås att motsvarande utbyte sker i förevarande paragrafs första mening.

10 §

Denna paragraf är avsedd att i sak överensstämma med 305 § i gällande sjölag. I fråga om föreskriften i tredje stycket tredje meningen har dock förslaget kommit att innehålla en saklig avvikelse från gällande ordning. Lagrådet föreslår därför att den nämnda föreskriften ges följande lydelse:

"Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning som Sjöfartsverket årligen upprättar för varje sjöfartsinspektionsdistrikt."

Av redaktionella skäl föreslår Lagrådet vidare att bestämmelsen i tredje stycket femte meningen ges följande lydelse:

"Om det är ändamålsenligt i ett visst fall att en person med särskild sakkunskap deltar, får rätten tillkalla en sådan person att inträda som ytterligare ledamot i rätten även om han inte är upptagen i förteckningen."

12 §

Paragrafen överensstämmer i sak med 307 § i gällande sjölag. I fjärde stycket finns bestämmelser om vissa underrättelser i fråga om sjöförklaring. Bl.a. skall Sjöfartsverket alltid underrättas om tid och plats för sammanträdet. Om sjöförklaringen gäller en händelse som angår säkerheten på fartyg skall enligt tredje meningen i stycket underrättelse även lämnas till det sjöfartsinspektionsdistrikt där händelsen har inträffat.

Sjöfartsinspektionsdistrikten utgör numera underavdelningar av Sjöfartsverket. Det får därför anses tillräckligt att underrättelse om sammanträde för sjöförklaring tillställs Sjöfartsverket. Lagrådet förordar att tredje meningen i fjärde stycket utgår.

18 §

Första stycket innehåller en bestämmelse om sjöförklaring för danskt, finskt eller norskt fartyg, Enligt lagtexten skall sjöförklaring för sådant fartyg hållas när befälhavaren, redaren eller behörig myndighet i hemlandet "finner det nödvändigt". Enligt gällande bestämmelse (313 §) är det tillräckligt att någon av de nyss nämnda "finner det påkallat" att sjöförklaring hålls. För att undvika en inte avsedd betydelseförskjutning förordar Lagrådet att "finner det nödvändigt" i första stycket första meningen byts ut mot "finner det påkallat".

Av samma skäl och i allmänt förtydligande syfte föreslår Lagrådet att tredje stycket i paragrafen ges följande lydelse:

"Finner en myndighet som anges i första stycket att sjöförklaring är påkallad eller förordnar Sjöfartsverket om sjöförklaring, skall befälhavaren eller redaren underrättas om detta. Anmälan om sjöförklaring görs därefter av befälhavaren eller redaren enligt 11 §."

20 kap.

1 §

I andra stycket av paragrafen finns en straffbestämmelse för en redare som försummar att avhjälpa fel eller brist i "sjövärdigheten" som han vetat om eller bort känna till.

Enligt Lagrådets mening bör denna bestämmelse förtydligas på så sätt att sjövärdighetsbegreppet blir klart preciserat genom tillägget "enligt 1 kap. 9 §" efter ordet sjövärdigheten.

I förtydligande syfte förordar Lagrådet vidare att inledningen av tredje stycket ges följande lydelse: "Om en redare underlåter att, trots att det är möjligt för honom, hindra fartyget ...."

21 kap.

2-4 §§

Paragraferna motsvarar 337 § i gällande sjölag. I 2 § har tagits in de allmänna forumreglerna för sjörättsmål medan särregler för tvister i fråga om styckegodstransporter samt befordran av passagerare och resgods återfinns i 3 respektive 4 §.

I såväl 3 som 4 § anges i ett andra stycke att bestämmelserna i 2 § andra-femte styckena skall tillämpas. De gjorda hänvisningarna är dock inte helt korrekta och kan leda till missförstånd. Hänvisningen till andra stycket i 2 § bör i både 3 och 4 § ersättas med ett nytt stycke av innebörd att talan trots bestämmelserna i paragrafens första stycke även får väckas vid domstol som anges i 2 § andra stycket. Hänvisningarna till 2 § tredje stycket bör helt utgå och i såväl 3 som 4 § ersättas med ett nytt stycke som anger att om sjörättsdomstol inte finns på den ort där svaranden har kunnat sökas, i 3 § enligt första och andra styckena och i 4 § enligt första stycket 1 och 2 eller andra och tredje styckena, får talan väckas vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten. Hänvisningarna i 3 och 4 §§ till 2 § fjärde och femte styckena kan kvarstå men bör formuleras om så att det framgår att styckena har motsvarande tillämpning.

I 3 § sista stycket i det remitterade förslaget har tagits in en regel av innehåll att bestämmelserna i paragrafen inte utgör hinder mot interimistiska åtgärder. Av specialmotiveringen framgår att regeln har utformats med artikel 21:3 i Hamburgreglerna som förebild och att avsikten är att uttryckligen ange att provisoriska säkerhetsåtgärder får vidtas av domstol även om målet skall handläggas på annan ort enligt bestämmelserna i första stycket. Det innebär exempelvis att, om ett

fartyg befinner sig i Göteborg, domstolen där kan vidta säkerhetsåtgärder beträffande fartyget utan hinder av att tvisten enligt första stycket skall slutligen handläggas i Oslo. Att en domstol på angivet sätt kan vidta säkerhetsåtgärder är emellertid enligt vad som fastslagits bl.a. i rättsfallet NJA 1983 s. 814 möjligt redan enligt gällande rätt utan att det finns någon särskild lagbestämmelse härom. Den nu föreslagna bestämmelsen är därför överflödig. Det sista stycket i 3 § bör utgå.

I 4 § första stycket anges att talan får väckas endast vid domstol som nämns i punkterna 1-4. Såvitt gäller punkterna 1 och 2 avses med hänvisningen sjörättsdomstol. Detta bör uttryckligen anges i lagtexten.

I 4 § bör också göras en viss redaktionell ändring.

Med beaktande av det anförda föreslår Lagrådet att 3 och 4 §§ ges följande lydelse:

"3 §. Talan om ansvarighet på grund av avtal om transport av styckegods får väckas endast vid sjörättsdomstolen för den ort
1. där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, där han har sin vanliga vistelseort,
2. där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har ett driftställe för sin rörelse, en filial eller en företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts,
3. där den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger, eller
4. som för detta ändamål har angetts i transportavtalet.

Trots bestämmelserna i första stycket får talan även väckas vid domstol som anges i 2 § andra stycket.

Finns inte sjörättsdomstol på den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första eller andra stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

Bestämmelserna i 2 § fjärde och femte styckena har motsvarande tillämpning."

"4 §. Talan om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods får väckas endast vid
1. sjörättsdomstol för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse,
2. sjörättsdomstol för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten,
3. domstol i den stat där käranden har sitt hemvist eller annars är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt, eller
4. domstol i den stat där befordringsavtalet träffades, förutsatt att svaranden har driftställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

Trots bestämmelserna i första stycket får talan även väckas vid domstol som anges i 2 § andra stycket.

Efter det att tvist har uppstått får parterna avtala att talan skall väckas vid en annan domstol eller att tvisten skall hänskjutas till skiljemän.

Finns inte sjörättsdomstol på den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första stycket 1 eller 2 eller andra eller tredje stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

Bestämmelserna i 2 § fjärde och femte styckena har motsvarande tillämpning."

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna

Punkt 4. Enligt punktens första mening gäller äldre bestämmelser i fråga om avtal om godsbefordran ingångna före ikraftträdandet. Om ett konossement har utfärdats efter ikraftträdandet enligt ett sådant avtal, skall dock enligt andra meningen de nya bestämmelserna alltid tillämpas såvitt avser förhållandet till tredje man. I den allmänna motiveringen anförs beträffande regeln i andra meningen att de nya bestämmelserna alltid skall tillämpas på förhållandet till tredje man "som innehar konossementet".

Den begränsning av regelns räckvidd som ligger i motivuttalandet måste för att bli gällande komma till uttryck i lagtexten. Lagrådet förordar att detta sker genom att andra meningen avslutas med orden "som innehar konossementet".

Punkt 5. I denna punkt föreskrivs i fråga om avtal om passagerarbefordran ingångna före ikraftträdandet att de nya bestämmelserna gäller i fall då den händelse som ansvarigheten grundas på har inträffat efter ikraftträdandet.

Som den föreslagna regeln utformats är den enligt Lagrådets mening överflödig. Att de nya bestämmelserna skall gälla i de angivna fallen framgår redan av punkt 1 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna. Däremot behövs en regel som klargör att äldre lag gäller i fall när såväl avtalet om passagerarbefordran som den skadegörande händelsen inträffat före ikraftträdandet. Mot den nu angivna bakgrunden föreslår Lagrådet att punkten 5 ges följande lydelse:

"Ifråga om avtal om passagerarbefordran ingångna före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser i fall då den händelse som ansvarigheten grundas på har inträffat före ikraftträdandet."

37 §
Ändringsförslaget innebär en anpassning till den nya sjölagens indelning i kapitel och paragrafer. Hänvisningen i paragrafen till 166 § i gällande sjölag ändras sålunda till att avse 13 kap. 57 § i den nya sjölagen. 166 § ersätts emellertid i den nya sjölagen också av 14 kap. 5 § andra stycket. Förevarande paragraf bör därför ändras så att i första stycket efter "13 kap. 57 §" och före "sjölagen (1994:000)" förs in "och 14 kap. 5 § andra stycket".

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande
Sjölag	1 kap. 1 och 8 §§ 2 kap. 15 § 5 kap. 1 § 6 kap. 3, 4, 6 och 14 §§ 18 kap. 1, 4, 10 och 17 §§ 22 kap. 2 §
Lag om ändring i lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg	2 §
Lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)	13 kap. 5 §

Bilaga 1 Sammanfattning av betänkandet 001
Bilaga 2 Betänkandets lagförslag 005
Bilaga 3 Förteckning över remissinstanser som yttrat sig över sjölagsutredningens slutbetänkande 058
Bilaga 4 1924 års internationella konossementskonvention i dess ändrade lydelse genom 1968 och 1979 års tilläggsprotokoll (Haag-Visby-reglerna) 059
Bilaga 5 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna) 075
Bilaga 6 Sammanställning över bestämmelserna i sjölagen och de närmast motsvarande bestämmelserna i förslaget till ny sjölag 117
Bilaga 7 Lagrådsremissens lagförslag 129
Bilaga 8 Lagrådets yttrande 257

Rättsdatablad 280