

## Nr 36.

Ankom till riksdagens kansli den 3 maj 1928 kl. 4 e. m.

### *Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m.*

Genom en den 24 februari 1928 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 113, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga följande förslag till

### 1) **L a g**

#### **om ändring i vissa delar av sjölagen.**

Härigenom förordnas, att sjölagen skall sålunda ändras, att dels 6 kap. och 222 § upphöra att gälla, dels ett tionde kapitel införes med nedan upptagna lydelse, dels ock 11 kap. samt 7, 8, 9, 188, 216, 220 och 224 §§ — 188 § i nedan angivna del — erhålla följande ändrade lydelse:

#### 7 §.

Redare svare, där ej i denna lag annorlunda stadgas, personligen och utan begränsning för de förpliktelser, han själv eller genom annan ingår eller ådrager sig med avseende å fartyget.

#### 8 §.

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

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

#### 9 §.

Äro flera redare i ett fartyg, svare envar för rederiets förbindelser allenast i förhållande till sin lott i fartyget.

## 188 §.

Såsom gemensamt haveri ersättes i synnerhet:

1. Gods och — — — nödiga åtgärder.
2. Master, segel — — — åtgärd föranledes.
3. Skada, som — — — störsjöar avlopp.
4. Kostnad för — — — biträde anlitas.
5. Skada, som — — — gemensam fara.
6. Skada, som — — — att fortsättas.
7. Kostnad, som — — — uppenbar fara.  
Till denna — — — skulle sluta.  
Minskas lasten — — — vanligt sätt.  
Särskilda kostnader — — — gemensamt haveri.  
Utgift för — — — haveri hänföras.
8. Skada och — — — varit avsett.  
Såsom gemensamt — — — gemensamt haveri.
9. Skada, som — — — last utgives.
10. Kostnad för — — — dödas ställe.
11. Frakt, som — — — gemensamt haveri.
12. Kostnad och förlust vid anskaffande av medel till bestridande av utgifter, vilka skola såsom gemensamt haveri ersättas, såsom: provision, ränta och försäkringspremie å förskjutna medel ävensom förlust, uppkommen genom prisskillnad å gods, som till medels anskaffande måste i nödhamn försäljas.
13. Arvode till — — — rörande angelägenheter.
14. Kostnad för — — — haverifördelningen (dispasch).

## 216 §.

Angående begränsning av redareansvaret i fråga om haveribidrag, som skall gäldas av fartyg och frakt, stadgas i 10 kap. Skall haveribidrag gäldas av last eller annat gods, häfte ägaren med godset, men svare ej personligen.

## 220 §.

Stöta fartyg samman med varandra, så att därav uppstår skada å det ena fartyget eller ombordvarande gods eller personer, och är sammanstötningen orsakad genom vållande å endera sidan, ersättes den skyldige all skada och förlust, som därav kommer.

Är sammanstötning orsakad genom vållande å båda sidor, skola de skyldiga deltaga i skadans ersättande efter förhållandet mellan de å ömse sidor begångna felens beskaffenhet. Giva omständigheterna icke stöd för någon viss fördelning, ersättes vardera parten hälften av skadan.

För skada, som vid sammanstötningen skett å person, vare de skyldiga ansvariga en för båda och båda för en, med rätt för den, som utgivit mera än vad enligt bestämmelserna här ovan å honom belöper, att uttaga det överskjutande hos andra parten under åtnjutande av den sjöpanträtt, som

tillkommer ersättningen; i fråga om annan skada svare de skyldiga endast var för sin del av ersättningen.

Vid bedömande av fråga om vållande till sammanstötning skall rätten taga i särskilt betraktande, huruvida tiden medgav överläggning eller icke.

#### 224 §.

Var som bärgar förolyckat eller nödställt fartyg eller ombordvarande gods eller något, som hört till sådant fartyg eller gods, så ock envar, som vid bärgningen medverkar, äge undfå bärgarlön. Till andel i lön, som för sådan bärgning skall utgå, vare ock den berättigad, vilken under den nöd, som föranlett bärgningen, räddat människor från fartyget eller medverkat vid deras räddning.

Den, som vid bärgningsföretag medverkat trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare, äge ej rätt till bärgarlön.

Bärgarlön skall, i den mån så påfordras, utgå även där fartyg, som av annat fartyg bärgats, tillhör samma ägare som detta senare.

Åligger det någon enligt avtal att verkställa bogsering eller lotsning eller utföra liknande arbete för fartygs räkning, äge han ej, där fartyget kommer i nöd, att för hjälp, som han därunder lämnat fartyget, undfå bärgarlön, med mindre den hjälp icke kan anses ingå i fullgörandet av avtalet.

Angående begränsning av redareansvaret i fråga om lön för bärgning av fartyg eller något, som hört till fartyg, stadgas i 10 kap. Har gods eller något, som hört till gods, bärgats, hafte ägaren med det bärgade, men svare ej personligen.

Kunna parterna icke enas om bärgarlönens storlek, skall denna bestämmas av domstol.

## TIONDE KAPITLET.

### Om begränsning av redareansvaret.

#### 254 §.

Redares ansvarighet, där sådan enligt denna eller allmän lag föreligger, vare begränsad vad angår:

1. ersättning för skada å befälhavaren, någon av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, å fartygets passagerare, å last, som avlämnats till befälhavaren för befordring, samt å ombordvarande gods av vad slag det vara må;

2. ersättning, som eljest, på annan grund än avtal, skall utgå för skada, tillfogad person eller egendom till sjöss eller på land genom fel eller försummelse av någon, som utför arbete i fartygets tjänst;

3. ersättning för skada, som härrör därav att ett avtal, till följd av fel eller försummelse vid navigeringen eller det nautiska handhavandet av fartyget, icke blivit behörigen fullgjort;

4.] förpliktelse, som grundar sig därpå att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter;

5. förpliktelse att, när fartyg förolyckats, avlägsna vraket och förpliktelser, som med denna sammanhänga;

6. bärgarlön;

7. bidrag till gäldande av gemensamt haveri;

8. förpliktelse, som grundar sig därpå, att befälhavaren utom fartygets hemort slutit avtal eller träffat annan åtgärd med hänsyn till vad för fartygets bevarande eller resans fortsättande kräves, utan så är att behovet härrör av att fartygets proviantering eller utrustning i övrigt vid resans början varit otillräcklig eller bristfällig eller ock redaren till åtgärden givit särskilt bemyndigande eller godkännande.

Begränsningen gäller dock ej förpliktelse, som grundar sig på tjänsteavtal med besättningen eller andra å fartyget anställda personer. Den avser ej heller ersättning på grund av fel eller försummelse av redaren själv, med mindre denne övertagit fartygets förande och felet eller försummelsen förelupit vid navigeringen eller det nautiska handhavandet av fartyget.

#### 255 §.

Är ansvarigheten begränsad, svare redaren intill beloppet av fartygets värde, ökat på sätt i 257 § sägs. För de fordringar, som i 254 § 1—5 avses, må dock ansvarigheten ej överstiga etthundrafyrtiofem kronor för ton av fartygets dräktighet.

I förhållande till dem, som äga rätt till ersättning för skada å person, svare redaren intill ett belopp av etthundrafyrtiofem kronor för ton av fartygets dräktighet utöver den gräns, som i första stycket angivits.

Att redaren kan nödgas för samma resa utgiva ansvarsbeloppet flera gånger framgår av 256 och 259 §§.

#### 256 §.

Fartygets värde skall för bestämmande av redareansvaret beräknas sålunda:

1. Vid sammanstötning eller annan olyckshändelse beräknas värdet efter fartygets tillstånd vid ankomsten till första hamn beträffande alla fordringar, som sammanhänga med händelsen och som uppkommit före ankomsten till hamnen eller ock äro att hänföra till gemensamt haveri.

Har före ankomsten till hamnen ny olyckshändelse, som icke står i samband med den första, medfört minskning av fartygets värde, skall denna minskning lämnas obeaktad, såvitt angår fordringar, som sammanhänga med den föregående händelsen.

Timar olyckshändelse under fartygets uppehåll i hamn, skall beträffande fordringar, som sammanhänga med händelsen, värdet beräknas efter fartygets tillstånd i hamnen sedan händelsen inträffat.

2. För fordringar, som grunda sig på oriktiga eller ofullständiga uppgifter i konossement eller eljest angå lasten och ej falla in under 1, beräknas

värdet efter fartygets tillstånd i lastens bestämmelsehamn eller å den ort, där resan avbrytes, dock att om lasten är bestämd till olika hamnar och fordringarna härröra av en och samma orsak, värdet skall beräknas efter fartygets tillstånd i den första av dessa hamnar.

3. För alla övriga fordringar beräknas värdet efter fartygets tillstånd vid resans slut.

#### 257 §.

För bestämmande av redareansvaret skall fartygets värde ökas med:

1. tio procent av värdet vid resans början;
2. ersättning eller haveribidrag i anledning av skador, som uppkommit å fartyget efter resans början och icke blivit avhjälpda.

#### 258 §.

Med dräktighet förstås i detta kap. nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum, som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten.

#### 259 §.

Härröra fordringar, som avses i 256 § 1, av en och samma eller flera i samband med varandra stående olyckshändelser och skall förty, enligt vad där sägs, redareansvaret för var av dem på enahanda sätt bestämmas, njute de jämte varandra betalning ur ett gemensamt ansvarsbelopp efter den förmånsrätt, som må vara förenad med stadgad sjöpanträtt. Samma lag vare beträffande fordringar, varom i 256 § 2 och 3 sägs och för vilka fartygets värde i en och samma hamn är bestämmande.

De, som äga rätt till ersättning för skada å person i följd av en och samma eller flera i samband med varandra stående olyckshändelser, skola jämte varandra njuta betalning ur det särskilda belopp, varom i 255 § andra stycket sägs. Förslår det ej, njute de för återstoden betalning jämte övriga borgenärer efter ty ovan sägs.

#### 260 §.

Vill redare åtnjuta begränsning av ansvarigheten, ligge å honom att föra erforderlig bevisning om fartygets värde vid de avgörande tidpunkterna, om storleken av de i 257 § 2 avsedda belopp och om fartygets dräktighet.

#### 261 §.

Uppstår tvist om beräkningen av det belopp, vartill redareansvaret är begränsat, eller om beloppets fördelning mellan särskilda fordringsägare, må saken hänskjutas till utredning och avgörande av dispaschör i fartygets hemort eller där dispasch för den ort vanligen upprättas.

Dispaschören åligger att genom kungörelse som tre gånger införes i allmänna tidningarna samt i annan tidning, genom vilken offentliggörande på ändamålsenligaste sätt kan ske, anmana dem, vilka saken angår, att inom viss förelagd tid skriftligen anföra vad de till bevakande av sin rätt akta

nödigt ävensom ingiva de handlingar, vilka de vilja åberopa; skolande dispasschören i tillämpliga delar vid dispaschen iakttaga vad för utredning av gemensamt haveri är stadgat i 214 §.

Kostnaden för sådan dispassch vare redaren skyldig ersätta, med mindre borgenär utan skäligen orsak hänskjutit saken eller föranlett dess hänskjutande till dispasschör.

#### 262 §.

Har redare till befrielse från kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, ställt säkerhet för fulla ansvarsbeloppet, må den av honom åberopas jämväl till hans fredande mot samtliga övriga borgenärer, vilkas betalningsrätt är inskränkt till samma ansvarsbelopp; och äge envar sådan borgenär äska förklaring att säkerheten avser även hans fordran. Har säkerhet ställts för lägre belopp eller är särskild säkerhet ställd för envar av flera fordringar, vare verkan därav i hänseenden som nu sagts, där parterna ej åsämjas, att bedöma efter omständigheterna, med iakttagande likväl av att säkerhet utöver fulla ansvarsbeloppet ej må krävas.

#### 263 §.

Har redaren utbetalt vad enligt ovan givna bestämmelser om begränsning av ansvarigheten ålåg honom att utgiva och visar sig sedan annan borgenär äga lika eller bättre rätt till betalningen, vare redaren dock icke till vidare betalningsskyldighet förbunden, där antagas må, att han när betalningen erlades eller, om den skedde enligt laga kraftvunnen dom eller dispassch, när denna meddelades icke ägde och ej heller genom vederbörlig undersökning kunnat få kunskap om den andres fordran.

Borgenär, som sålunda uppburit vad rätteligen bort tillkomma annan, svare därmed för den andres fordran, där han om samma fordran ägde kunskap, när han erhöll betalningen.

#### 264 §.

I mål om gäld, för vilken ansvarigheten är begränsad, må, där redaren det äskar, förordnas att med verkställighet skall, såvitt angår annan egendom än fartyget, frakten och sådana fordringar, i vilka enligt 268 § sjöpanträtt åtnjutes, anstå under tid, som prövas nödig för försäljning av fartyget och fördelning av köpeskillingen mellan fordringsägarna. Är sådant förordnande ej meddelat, må, där utmätning sökts, utmätningssmannen på begäran medgiva anstånd, varom nu sagts.

#### 265 §.

Vad i detta kapitel stadgas skall äga tillämpning jämväl där underbortfraktare av ett fartyg, den, till vilken fartygs ägare överlåtit fartyget att nyttja det till sjöfart för egen räkning, eller fartygs ägare, som ej är redare, är ansvarig i fall, som omförmälas i 254 §.

## 266 §.

Om i främmande stats lag äro för svenskt fartyg givna strängare ansvarighetsregler än ovan stadgas, äger Konungen förordna, att motsvarande regler skola här i riket tillämpas för fartyg, som hör hemma i den främmande staten.

## ELFTE KAPITLET.

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

## I.

## Om sjöpanträtt.

## Om sjöpanträtt i fartyg och frakt.

## 267 §.

Sjöpanträtt i fartyg och frakt tillkommer nedanstående fordringar:

1. rättsvårdsavgifter, som tillkomma staten, och kostnader i fordringsägarnas gemensamma intresse för att få fartyget sålt, för dess bevarande intill försäljningen och för köpeskillingens fördelning; tonavgifter, fyr- och båkavgifter, hamnavgifter och andra offentliga avgifter och pålagor av samma slag; kostnader för lotsning och för bevakning och bevarande av fartyget, sedan det inkommit i sista hamn;

2. fordran å hyra och annan gottgörelse, som tillkommer å fartyget anställd person på grund av tjänsteavtal med redaren eller befälhavaren;

3. bärgarlön och fordran å bidrag till gäldande av gemensamt haveri;

4. ersättning för sammanstötning eller annan sjöolycka; ersättning för skada å hamn-, dock- och vattenvägsanläggningar; ersättning för skada å passagerare, befälhavare eller till besättning hörande person; ersättning på grund av att last eller resgods bortkommit eller skadats;

5. fordran, som grundar sig därpå, att befälhavaren i denna sin egenskap utom fartygets hemort slutit avtal eller träffat annan åtgärd med hänsyn till vad för fartygets bevarande eller resans fortsättande kräves, även om befälhavaren var redare och evad fordringen tillkommer honom, dem som lämnat förnödenheter, verkställt reparationsarbete eller försträckt penningar, andra, med vilka avtal slutits, eller lastägare, vars gods blivit under resa sålt för fartygets behov; och

6. fordran, som grundar sig därpå att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter.

## 268 §.

Sjöpanträtt i fartyget omfattar jämväl fartygets tillbehör och redarens fordran å ersättning eller haveribidrag i anledning av skador, som uppkommit å fartyget efter resans början och icke blivit avhjälpta. Under fartygets

tillbehör innefattas icke proviant eller bränsle, ej heller å maskindrivet fartyg kol eller andra för maskinens drift avsedda ämnen.

Sjöpanträtt i frakt, däri inberäknat passagerareavgifter, avser bruttofrakten för den resa, under vilken fordringen uppkommit, samt fordran å ersättning eller haveribidrag för förlust av sådan frakt, dock att sjöpanträtt för fordran på grund av tjänsteavtal omfattar samtliga fraktbelopp för alla resor under den tid, samma tjänsteavtal gäller.

Sjöpanträtten omfattar tillika redarens fordran å ersättning för bärgning som utförts under resan, med avdrag för vad därav må tillkomma befälhavare eller besättning. Sjöpanträtten omfattar icke ersättning, som utgår till redaren på grund av tagen försäkring.

#### 269 §.

Borgenär, som för sin fordran har sjöpanträtt i fartyg eller frakt, njute betalning ur panten framför de borgenärer, som omförmälas i 17 kap. handelsbalken, för den i 267 § 6 nämnda fordran dock först efter de fordringar, som avses i 17 kap. 3 § första och andra styckena nämnda balk.

Hava i 267 § avsedda fordringar uppstått under samma resa, äge de rätt till betalning i den nummerordning, i vilken de i samma § äro nämnda. Fordringar, som äro upptagna under samma nummer, skola sig emellan njuta lika rätt, var i förhållande till fordringens belopp; dock vad angår de under 3 och 5 nämnda fordringar endast såvida de härröra av samma händelse, eljest skall den yngre äga företräde till betalning framför den äldre.

Fordringar, som uppstått under en senare resa, skola äga företräde framför dem, som härleda sig från en tidigare, dock att beträffande de i 267 § 6 nämnda fordringar vad sålunda stadgas skall gälla allenast sådana inbördes och att, där ett och samma tjänsteavtal avser flera resor, fordringar på grund av detsamma skola, ändå att de uppstått under en tidigare resa, njuta lika rätt med fordringar från den sista resan.

#### 270 §.

Försäljes fartyg efter utmätning eller under konkurs i den ordning, som för försäljning av utmätt fartyg är stadgad, upphøre sjöpanträtten i fartyget, men borgenären äge undfå del i köpeskillingen, som i utsökningslagen sägs.

Har fartyg efter timad skada förklarats icke vara iståndsättligt och där-  
efter blivit genom frivillig avhandling försålt, upphøre sjöpanträtten i fartyget, men borgenären äge i stället enahanda rätt till köpeskillingen.

Övergår eljest fartyg i annans hand, häfte det fortfarande för de fordringar, som nämnas i 267 §.

#### 271 §.

Skall egendom, vari sjöpanträtt äger rum, utmättningsvis försäljas, äge panträttshavarna, utan hinder av vad om begränsning av redareansvaret är stadgat, bevaka sina fordringar till fulla beloppet; njute dock ej utdelning utöver det belopp, som enligt nämnda stadganden skall högst utgå.

## 272 §.

Sjöpanträtt i frakt,<sup>n</sup> i redarens övriga i 268 § nämnda fordringar och i köpeskillning, varom i 270 § andra stycket sägs, må göras gällande så länge beloppet är oguldet eller innehaves av befälhavaren eller redarens agent.

Har beloppet efter det redaren försatts i konkurs influtit till konkursboet, äge borgenär, för vars fordran det inbetalda beloppet häftade, så långt det-samma förslår erhålla utdelning i konkursen med den förmånsrätt, som skulle hava tillkommit honom, där beloppet utestått oguldet.

## 273 §.

Har redaren uppburit belopp, varom i 272 § sägs, och gällde däri sjöpanträtt för fordran, för vilken han häftade allenast med fartyget och frakten, vare redaren för samma fordrans betalning personligen ansvarig, dock icke utöver det uppburna beloppet.

Vad i 263 § är stadgat skall i sådant fall äga motsvarande tillämpning.

## 274 §.

Har äganderätten till fartyg genom frivillig avhandling övergått till utländsk man och upphörde i följd därav sjöpanträtt i fartyget för fordran, för vilken förre ägaren häftade allenast med fartyget och frakten, vare denne för fordringens betalning personligen ansvarig, dock icke utöver det värde, fartyget hade vid tiden för överlåtelsen.

Vad i 263 § är stadgat skall i sådant fall äga motsvarande tillämpning.

## 275 §.

Vad i detta kap. stadgas angående sjöpanträtt i fartyg och frakt skall äga tillämpning jämväl vid underbortfraktning av ett fartyg samt då annan än fartygets ägare nyttjar det till sjöfart för egen räkning, med mindre förfogandet över fartyget berövats ägaren genom en rättsstridig handling och fordringsägaren icke är i god tro.

**Om sjöpanträtt i inlastat gods.**

## 276 §.

Sjöpanträtt i inlastat gods tillkommer nedanstående fordringar:

1. bärarglön samt fordran å bidrag till gäldande av gemensamt haveri eller av annan kostnad, som skall fördelas efter enahanda grund (161, 218 §§);

2. fordringar på grund därav att befälhavaren i denna sin egenskap ingått förbindelse eller träffat annan åtgärd för lastens behov; befälhavarens fordran för vad han själv förskjutit för lastens behov eller på grund av egen utfästelse för sådant ändamål nödgats utgiva; lastägares fordran för gods, som blivit under resa sålt för annan lastägares räkning; och

3. fordran å frakt och ersättning för överliggedagar eller för annat uppehåll vid lastning eller lossning.

Här upptagna fordringar skola njuta betalning ur det inlastade godset framför de borgenärer, som omförmålas i 17 kap. handelsbalken, och sig emellan i den nummerordning, i vilken de ovan äro nämnda. Fordringar, som äro upptagna under samma nummer, skola sig emellan njuta lika rätt, var i förhållande till fordringens belopp; dock vad angår de under 1 och 2 nämnda fordringar endast såvida de härröra av samma händelse, eljest skall den yngre äga företräde till betalning framför den äldre.

## 277 §.

Lossas gods, som häftar för fordran, till befraktares eller lastemottagares förfogande, eller varder under resa gods sålt för fartygets eller lastens behov, upphøre sjöpanträtten i godset.

Samma lag vare, där godset säljes efter utmätning eller under konkurs i den ordning, som för försäljning av utmätt gods i fartyg är stadgad, men borgenären äge undfå del i köpeskillingen, som i utsökningslagen sägs.

## 278 §.

Är lastägare berättigad till ersättning för gods, som gått förlorat eller skadats, eller har gods under resan blivit sålt för fartygets behov eller för annan lastägars räkning, skola de borgenärer, vilka enligt 276 § hava sjöpanträtt i det inlastade godset, äga enahanda rätt till den lastägaren tillkommande ersättning.

Ersättning, som utgår till lastägaren på grund av tagen försäkring, häfte icke i pantens ställe.

## 279 §.

Sjöpanträtt i fordringsbelopp, vartill borgenär äger sådan rätt, som i 278 § sägs, må göras gällande, så länge det icke uppburits av lastägaren.

Har sådant belopp efter det lastägaren försatts i konkurs influtit till konkursboet, gälle vad i 272 § stadgas.

Har fordringsbeloppet uppburits av lastägaren, vare om dennes ansvarighet för fordrans betalning lag, som i 273 § för redare stadgas.

## 280 §.

Utlämnar befälhavare utan borgenärens tillstånd gods, som häftar för fordran, till befraktares eller lastemottagares förfogande, svare befälhavaren för den fordrans betalning, dock icke utöver det värde, godset hade vid lossningen; enahanda ansvarighet åligge jämväl mottagaren för fordran, för vilken han eljest icke skolat personligen svara, såvida han ägde kunskap om fordringen, när lossningen skedde.

**Gemensamma bestämmelser.**

## 281 §.

Har borgenär sjöpanträtt i flera panter, häfte envar av panterna för gäldens hela belopp.

## 282 §.

Borgenär, som har sjöpanträtt i fartyg eller frakt, äge för utfående av sin fordran ur panten söka fartygsägaren eller befälhavaren, vilkendera han helst vill. Söker borgenär för fordran, för vilken gods i fartyg häftar, betalning ur godset, äge ock han rätt att söka befälhavaren, dock ej där borgenären är fartygets ägare eller den, till vilken denne må hava överlåtit fartyget att nyttja det till sjöfart för egen räkning.

## 283 §.

Sjöpanträtt upphöre, om talan icke i laga ordning anhängiggöres:

1. för fordran å bärgarlön — inom ett år från det bärgningsföretaget slutförts;

2. för fordran å ersättning för sammanstötning, för andra olyckshändelser och för skada å person — inom ett år från den dag, skadan timade;

3. för fordran å ersättning på grund av att last eller resgods bortkommit eller skadats eller att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter — inom ett år från den dag, då avlämnande ägt eller bort äga rum;

4. för fordran för lämnade förnödenheter, som i 267 § 5 avses — inom sex månader från det fordringen tillkom;

5. för övriga i nyssnämnda lagrum samt 276 § 2 avsedda fordringar — inom ett år från det fordringen tillkom;

6. för alla övriga fordringar — inom ett år efter det fordringen förföll till betalning.

I 267 § 2 avsedda fordringar å hyra eller annan gottgörelse på grund av tjänsteavtal skola icke anses enligt stadgandet under 6 förfallna till betalning på den grund, att borgenären äger fordra förskott eller avbetalning.

Har fordran, varom ovan sägs, kommit under dispaschörs behandling, vare så ansett, som om den blivit genom talan bevakad.

## II.

## Om preskription av fordran i vissa fall.

## 284 §.

Nedanstående fordringar upphöre, evad ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan icke i laga ordning anhängiggöres:

1. för fordran å bärgarlön — inom två år från det bärgningsföretaget slutförts;

2. för fordran å ersättning för sammanstötning och händelser, som omförmälas i 223 a § — inom två år från den dag, skadan timade, samt, vad angår fordran å utbekommande av belopp som någon jämlikt bestämmelsen i 220 § tredje stycket erlagt utöver vad å honom belöpt enligt fördelning varom där sägs, inom ett år efter det beloppet av honom själv utgivits;

3. för fordran å ersättning på grund av att last eller resgods bortkommit eller skadats eller att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter — inom ett år från den dag, då avlämnande ägt eller bort ägarum;

4. för fordran å bidrag till gäldande av gemensamt haveri eller av kostnad, som skall fördelas efter enahanda grund — inom ett år från dispasschens dag.

Svarar i andra fall än ovan omförmålas gäldenären för ersättning eller för annan fordran med begränsning av redareansvaret eller allenast med det inlastade godset, upphöre fordringen, om talan icke i laga ordning anhängiggöres, för fordran å ersättning inom två år från den dag, skadan timade, och för annan fordran inom ett år efter det fordringen förföll till betalning. Där borgenär för fordringen äger tillika hålla sig till redare, lastägare eller annan, utan att begränsning av ansvarigheten äger rum, vare sådan rätt honom öppen inom tid, som i allmän lag stadgas.

Har fordran, varom ovan sägs, kommit under dispasschörs behandling, vare så ansett, som om den blivit genom talan bevakad.

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer. Hittills gällande lags bestämmelser angående tid, inom vilken betalning för fordran skall sökas, skola dock tillämpas, där fordringen tillkommit före nya lagens ikraftträdande och tiden genom nya lagens stadganden skulle förkortas.

Från och med nya lagens ikraftträdande skall vad i lag eller särskild författning finnes stridande mot dess bestämmelser upphöra att gälla och hänvisning till lagrum, som ersatts genom bestämmelse i nya lagen, anses gälla den nya bestämmelsen.

---

## 2) Lag

### om ändring i vissa delar av 17 kap. handelsbalken.

Härigenom förordnas, dels att 17 kap. 3 § handelsbalken skall erhålla nedan angivna ändrade lydelse, dels ock att 17 kap. 5 § tredje stycket samma balk skall upphöra att gälla.

#### 3 §.

Har någon lös pant i händer; njute han därutur betalning framför alla andra.

Den, som för sin fordran har inteckning i fartyg, äge ock samma förmånsrätt i fartyget och dess tillbehör; dock gälle ej förmånsrätt för ränta, som före utmätning eller, vid konkurs, före konkursansökningens ingivande är upplupen, för längre tid än tre år. Är fartyget intecknat för fleres ford-

ringar, äge den företräde, som först sökt in-teckning; hava flere sökt in-teckning samma dag, äge lika rätt.

Därnäst äge hantverkare i det gods, som hos honom kvar är, förmånsrätt för arvode å godset.

Innehar borgenär eljest annan tillhörig lös egendom och har han rätt att den egendom till säkerhet för sin fordran kvarhålla, äge däri enahanda förmånsrätt, som i tredje stycket sägs; dock att beträffande hyresvärd's eller jordägares förmånsrätt i egendom, som han äger kvarhålla till säkerhet för fordran hos hyresgäst eller arrendator, skall gälla vad nedan därom stadgas.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer. Den må dock ej lända till försämring av förmånsrätten för fordran, som dessförinnan tillkommit, och förmånsrättstvister, som då äro anhängiga, skola bedömas enligt äldre lag.

### 3) Lag

om ändring i vissa delar av lagen den 10 maj 1901 (nr 26 s. 1) om in-teckning i fartyg.

Härigenom förordnas, att 39 § lagen den 10 maj 1901 om in-teckning i fartyg skall upphöra att gälla och att 13 och 27 §§ samma lag skola erhålla följande ändrade lydelse:

#### 13 §.

Panträtt, som genom in-teckning i fartyg vinnes, omfattar jämväl fartygets tillbehör. Under tillbehören innefattas icke proviant eller bränsle, ej heller å maskindrivet fartyg kol eller andra för maskinens drift avsedda ämnen.

#### 27 §.

Är fartyg in-tecknat för fordran och övergår i annat fall än i 20 § sägs äganderätten till fartyget genom frivillig överlåtelse till utländsk man, eller överlåtes å utländsk man så stor lott i sådant fartyg, att detta jämlikt 1 § sjölagen ej må såsom svenskt anses, vare, om panträtten i fartyget därigenom upphör, överlåtaren med allt sitt gods ansvarig för fordringen, ändå att sådan ansvarighet ej förut ålåg honom; och må, evad avtal om förfallotiden gjort är, beloppet genast hos överlåtaren utsökas. Äro flere delägare i fartyget, vare de, som i överlåtelsen tagit del eller därtill samtyckt, en för alla och alla för en ansvariga för den in-tecknade fordringen, där de ej redan förut voro till sådan ansvarighet förbundna; och vare fordringen genast emot envar av dem förfallen till betalning.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

## 4) Lag

## om ändrad lydelse av 62, 73 och 150 §§ utsökningslagen.

Härigenom förordnas, att 62, 73 och 150 §§ utsökningslagen skola erhålla följande ändrade lydelse:

## 62 §.

Av gäldenärs tillgångar skola, där ej borgenär och gäldenär annorlunda sämjas, tagas i mät först lösören, därefter fordran eller annan rättighet, som kan överlätas, och sist fast egendom. Sådana obligationer eller andra värdepapper, vilka med lätthet kunna i penningar förvandlas, skola i fråga om ordningen för deras utmätande anses lika med lösören.

Häftar på grund av inteckning gäldenärens fasta egendom för fordran, varför utmätning skall ske, varde den egendom först utmätt, där ej borgenären hellre vill taga betalning ur annan egendom. Skall utmätning på en gång ske för fleras fordringar, må borgenär, för vars fordran den fasta egendomen sålunda häftar, ej för vad därur kan utgå till förfång för annan borgenär taga betalning ur övriga tillgångar.

Hurusom med utmätning för fordran, för vars betalning redare står i begränsat ansvar, kan komma att anstå såvitt angår annan egendom än fartyget, frakten och sådana fordringar, i vilka enligt 268 § sjölagen sjöpant-rätt åtnjutes, därom stadgas i nämnda lag.

## 73 §.

Lös egendom, som utmätes, skall av utmätningsmannen upptecknas och värderas; och äge han, där så finnes nödigt, tillkalla sakkunnige män att vid värderingen biträda.

Utmätes helt fartyg eller gods i fartyg, avfordre utmätningsmannen befälhavaren de handlingar, som tjäna till upplysning angående äganderätten till fartyget eller godset, så ock uppgift å de fordringar, för vilka fartyget eller godset jämlikt 11 kapitlet sjölagen må häfta. Utestår frakt ogulden eller innehaves fraktbeloppet av befälhavaren eller redarens agent eller är redaren eller godsets ägare berättigad till sådan ersättning, som i 268 eller 278 § sjölagen omförmäles, skall sådan ersättning, där borgenären det yrkar, upp-bäras av utmätningsmannen eller av syssloman, som av honom därtill förordnas. Utmätningsmannen kungöre utan dröjsmål den, som det åligger att gälda eller redovisa sådant belopp, förbud att utgiva något till annan än utmätningsmannen eller sysslomannen.

## 150 §.

Skall ur köpeskillingen för utmätningsvis såld lös egendom utdelning ske för fordran, som icke är förfallen och därå ränta icke skall gäldas före förfallodagen, eller ock allenast för ränta eller annan dylik fordran, som ej är

till kapitalet bestämd, varde fordringen beräknad efter de i 110 § stadgade grunder.

Till vilka belopp bevakning och utdelning må äga rum för fordringar, för vilka redareansvaret är begränsat, därom stadgas i sjölagen.

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

---

## 5) Lag

### **i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande begränsning av redareansvaret.**

Sedan Sverige tillträtt den i Bryssel den 25 augusti 1924 avslutade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användas till fart i öppen sjö, förordnas som följer.

Är i den ordning grundlag föreskriver riksbanken befriad från skyldigheten att med guld inlösa sina sedlar efter deras lydelse, skola, vid tillämpning av 255 § sjölagen, där i kronor angivna belopp räknas efter kronor i guld.

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

---

## 6) Lag

### **i anledning av Sveriges tillträde till 1926 års internationella konvention rörande sjöpanträtt och fartygshypotek.**

Sedan Sverige tillträtt den i Bryssel den 10 april 1926 avslutade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om sjöpanträtt och fartygshypotek, förordnas som följer.

#### 1 §.

Har i enlighet med föreskrifterna i den stat, där utländskt fartyg hör hemma, in-teckning medgivits i fartyget eller fartyget satts i pant eller eljest lämnats som säkerhet för fordran, och har inskrivning där skett i vederbörliga offentliga register, skall sådan in-teckning eller säkerhetsrätt jämväl här i riket gälla, om den främmande staten biträtt den i Bryssel den 10 april 1926 avslutade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om sjöpanträtt och fartygshypotek.

Övergår utländskt fartyg i svensk ägo eller inträffar eljest i avseende å fartyget sådan förändring, att det jämlikt 1 § sjölagen skall såsom svenskt anses,

äge inteckningshavare eller den, som i fartyget har annan säkerhetsrätt varom ovan sägs, genast njuta betalning ur fartyget, där han ej förbundit sig att låta med betalningen anstå, ändå att sådan förändring timar. Har han ej inom ett år från det fartyget blivit i fartygsregistret här i riket infört genom stämning eller lagsökning krävt betalning, vare inteckningen eller säkerhetsrätten ej vidare gällande.

2 §.

Har utmätning skett av utländskt fartyg, hemmahörande i stat som biträtt konventionen, eller har enligt 71 § konkurslagen äskats, att sådant fartyg på utmätningssvis säljas, varde bevis om vad sålunda förekommit tillika med de uppgifter, som för fartygets säkra urskiljande erfordras, ofördröjligen genom förmedling av departementet för utrikes ärendena insänt till den myndighet, som har att föra det i 1 § första stycket avsedda register.

Skall försäljning ske av sådant fartyg eller av gods däri, varde under rättelse därom tillställd sagda departement så tidigt, att auktionsförrättaren må kunna, genom dess försorg, före auktionen erhålla gravationsbevis angående fartyget.

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

---

Beträffande det närmare innehållet av de ifrågavarande förslagen får utskottet hänvisa till de vid propositionen fogade protokollen. Utskottet har emellertid ansett lämpligt att i det följande lämna en kort översikt över förslagens innehåll.

**Förslagets  
tillkomst.**

Såsom föredragande departementschefen erinrat, hava ifrågavarande lagförslag utarbetats för att ratifikation för Sveriges del må kunna äga rum av två i Bryssel avslutade internationella konventioner, den ena av den 25 augusti 1924 rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användas till fart i öppen sjö, och den andra av den 10 april 1926 rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om sjöpanträtt och fartygshypotek.

Förarbetena för dessa konventioner hava utförts dels av den internationella sjörättsföreningen, Comité maritime international, och dess dotterföreningar, dels ock av den tid efter annan i Bryssel sammanträdande diplomatiska sjörättskonferensen, Conférence internationale de droit maritime, eller en subkommitté av densamma. Den internationella sjörättsföreningen, i vilken de olika praktiska intressena äro företrädade, har härvid först tagit upp ämnena och genom sina undersökningar och överläggningar åstadkommit fast underlag för frågornas slutliga lösning. Sedan frågorna vid åtskilliga sammanträden behandlats inom föreningen, antogos vid dess möte i Venedig 1907 slutliga förslag i ämnet, såvitt angår egendomsskada. Tillika hemställdes, att genom

den belgiska regeringens försorg en diplomatisk konferens måtte sammankallas för förslagens ytterligare prövning och officiella behandling.

För vidare behandling av de nu ifrågavarande ämnena hava därefter representanter för ett stort antal sjöfartsidkande stater, däribland Sverige, Danmark och Norge, sammanträtt i Bryssel, första gången 1909 samt därefter 1910, 1913, 1922, 1923 och 1926. Efter det Finland blivit en självständig stat, har även Finland tagit del i detta arbete. Sedan på sjörättsföreningens möten 1909 och 1911 en grundval vunnits för lösande också av spörsmålen beträffande skada å person, hava jämväl dessa behandlats på de diplomatiska konferenserna i Bryssel.

Såsom ett av dessa konferensers arbetsresultat föreligga de nu ifrågavarande konventionerna.

Vid sidan av arbetet i Bryssel har därjämte ett omfattande utredningsarbete försiggått i de skandinaviska länderna. Svenska sakkunnigberedningar hava ägt rum april 1910, februari 1912 och juni 1914. Överläggningar mellan delegerade för Sverige, Danmark och Norge hava hållits 1909, 1910 och 1912 samt mellan delegerade för samtliga de nordiska länderna 1922 och 1923.

Sedan fråga uppkommit om Sveriges tillträde till konventionerna, lät Kungl. Maj:t utarbeta förberedande, av motiv åtföljda förslag till de lagändringar, som erfordras för Sveriges definitiva tillträdande av konventionerna, varefter Kungl. Maj:t 1926 inbjöd de danska, finska och norska regeringarna att delta i en konferens för vidare behandling av förslagen. I följd av sistberörda samarbete uppnåddes för de nordiska ländernas del med varandra i huvudsak överensstämmande förslag till ändringar i gällande sjölagar.

Ifrågavarande konventioner hava för Sveriges del undertecknats den 22 juni 1927 under förbehåll om ratifikation av Kungl. Maj:t med riksdagens godkännande. I samband med undertecknandet av konventionerna har Kungl. Maj:t rörande tolkning av konventionerna tillkännagivit, *dels* att enligt Kungl. Maj:ts uppfattning ansvarsbegränsningskonventionen icke äger tillämpning i de fall av befordring till sjöss, som avses i de i Bern den 23 oktober 1924 träffade internationella överenskommelserna angående godsbefordring å järnväg samt angående befordring å järnväg av resande och resgods, *dels ock* att Kungl. Maj:t anslöte sig till den av åtskilliga länder under förarbetena till panträttskonventionen hävdade uppfattningen, att svårighet mötte att medgiva sjöpanträtt i de procent av fartygets värde, som enligt art. 4 av ansvarsbegränsningskonventionen äro att anse såsom frakt.

Konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användas till fart i öppen sjö, är numera undertecknad, utom av Sverige, av Argentina, Belgien, Brasilien, Danmark, fria staden Danzig, Estland, Frankrike, Italien, Japan, Lettland, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Serbokroatoslovenska Staten, Spanien, Storbritannien och Ungern. Konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om sjöpanträtt och fartygshypotek åter har undertecknats, utom av Sverige, av Belgien, Estland, Frank-

rike, Italien, Japan, Norge, Serbokroatoslovenska Staten, Storbritannien, Tyskland och Ungern.

**Förslagens innehåll.**

Ansvarsbegränsningskonventionens väsentliga innehåll är återgivet i det föreslagna tionde kapitlet sjölagen, som tidigare handlade om sjöförsäkring. Enligt vad föredragande departementschefen erinrat, har detta skett med hänsyn till ansvarsbegränsningsreglernas nära samband med sjöpanträtten, medan det ansetts från lagtekniska synpunkter icke fullt tillfredsställande vare sig att upptaga desamma i, såsom ifrågasatts, fjärde kapitlet sjölagen eller, såsom ock varit under övervägande, i en fristående lag. Föredragande departementschefen förklarar i detta sammanhang sig utgå från att i Danmark och Norge en motsvarande anordning kommer under prövning i samband med behandlingen av den nya lagstiftningen om försäkring, vilken ännu ej är genomförd i nämnda länder.

*Ansvarsbegränsningskonventionen och därav föranledda stadganden.*

*Huvudfrågor.*

Det är företrädesvis två huvudfrågor, om vilka det på detta område gällt att åvägabringa internationell enighet, nämligen dels vilka fordringar böra vara underkastade begränsning av redareansvaret, dels ock huru begränsningen till sitt närmare innehåll bör utformas.

Beträffande frågan, *vilka fordringar böra vara underkastade begränsning av ansvarigheten*, återfinnes svaret i det föreslagna 10 kap. 254 §, vars innehåll är hämtat från konventionens art. 1, 2 och 7.

Enligt 254 § är redarens ansvarighet — där sådan över huvud föreligger, ett spörsmål som konventionen ej åsyftar att besvara — begränsad vad angår: 1) ersättning för skada å person eller egendom i obligatoriska förhållanden; 2) skadestånd i utomobligatoriska förhållanden; 3) ersättning för annan skada i obligatoriska förhållanden än skada å person eller egendom, förutsatt att skadan uppkommit till följd av fel eller försummelse vid navigeringen eller det nautiska handhavandet av fartyget; 4) förpliktelse på grund därav, att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter; 5) förpliktelse att avlägsna skeppsvrak och andra därmed sammanhängande förpliktelser; 6) bärgarlön; 7) bidrag till gäldande av gemensamt haveri; och 8) förpliktelse, som grundar sig därpå, att befälhavaren utom fartygets hemort slutit avtal eller träffat annan åtgärd med hänsyn till vad för fartygets bevarande eller resans fortsättande kräves, utan så är att behovet härrör därav, att fartygets proviantering eller utrustning i övrigt vid resans början varit otillräcklig eller bristfällig, eller ock redaren till åtgärden givit särskilt bemyndigande eller godkännande. Begränsningen gäller dock icke förpliktelse, som grundar sig på tjänsteavtal med besättningen eller andra å fartyget anställda personer. Den avser ej heller ersättning på grund av fel eller försummelse av redaren själv, med mindre denne övertagit fartygets förande och felet eller försummelsen förelupit vid navigeringen eller det nautiska handhavandet av fartyget.

På grund av den motsättning, som i denna fråga förefinnes mellan vår rätt och därmed besläktade lagar, å ena, samt det engelska rättssystemet, å andra sidan, har en kasuistisk uppställning varit nödvändig för angivande av i vilka

fall ansvarsbegränsning bör inträda. I följd av samma motsättning medger konventionen i sak visserligen ansvarsbegränsning i vida större omfattning än den nu gällande engelska rätten, men däremot i mindre utsträckning än t. ex. vår sjölag. Det sistnämnda framgår av en jämförelse mellan punkterna 3 och 8 i 254 § i förslaget samt 7 § sjölagen. Utskottet vill framhäva, beträffande den förra punkten kravet, att felet begåtts vid navigeringen eller det nautiska handhavandet av fartyget, och beträffande den senare, att det skall vara fråga om åtgärd utom fartygets hemort och med hänsyn till vad för fartygets bevarande eller resans fortsättande kräves.

Som saknande motsvarighet i sjölagen må i detta sammanhang anmärkas förmånen för redare, som tillika är befälhavare, av ansvarsbegränsning med avseende å fel och försummelse vid navigeringen eller det nautiska handhavandet av fartyget.

Förmånen av ansvarsbegränsning inträder enligt 265 § av ifrågavarande förslag — vilken paragraf äger viss motsvarighet i 275 § sjölagen — ej blott beträffande det vanliga fallet, att fartygsägaren själv är redare, utan jämväl då *underbortfraktare av ett fartyg, utrustare eller fartygsägare, som ej är redare*, är ansvarig för förut berörda fodringar (konventionens art. 10).

Med avseende å den andra huvudfrågan, i vilken det i detta ämne gällt att åstadkomma internationell enighet — *huru begränsningen bör till sitt närmare innehåll bestämmas* — återgives den genom konventionens art. 1 och 7 vunna lösningen i den föreslagna 255 §. Den mest utpräglade rättsliga motsättningen i denna fråga är den, som förefinnes mellan den skandinaviska och den tyska rätten, å ena sidan, med deras s. k. exekutionssystem, d. v. s. ett principiellt opersonligt ansvar med fartyg och frakt, och den engelska rätten, å andra sidan, med dess personliga, men till vissa pund för ton begränsade ansvar. För åstadkommandet av en internationell lösning har man i länder med exekutionssystem måst finna sig i att ett personligt ansvar inträder och att förmånen av begränsning till vissa pund medgives beträffande vissa fordringar, nämligen de i den föreslagna 254 § 1—5 upptagna. I länder med engelsk rätt åter inträder den stora förändringen, att redaren beträffande alla fordringar, som ej avse skada å person, åtnjuter rätt att alternativt med pundbegränsningen åberopa ansvarsbegränsning till värdet av fartyget efter inträffad olyckshändelse med tillägg av en klumpsumma, representerande frakten, och vissa ersättningsbelopp i anledning av skador å fartyget. I fråga om skada å person inträder emellertid av humanitära skäl och i viss anslutning till den engelska rätten ett tilläggsansvar av åtta pund för ton. Anmärkas må i detta sammanhang, att konventionen lider av en viss oklarhet, huruvida detta tilläggsansvar bör tillgodonjutas av allenast den, som blivit lidande på grund av *fel eller försummelse* av person i fartygets tjänst, men att dylik begränsning, enligt vad av föredragande departementschefen erinrats, såsom mindre rimlig ansetts icke böra antagas vara i konventionen avsedd.

I enlighet med medgivande i konventionens art. 15 hava konventionens pund-siffror i förslaget avrundats i kronor. Med myntenheter avses i konventionen sådana i guld. På grund därav har i särskilt förslag till lag i anledning av

Sveriges tillträde till denna konvention meddelats viss bestämmelse för det fall, att riksbanken skulle befrias från skyldigheten att med guld inlösa sina sedlar efter deras lydelse.

Konventionen medgiver möjlighet att från tillämpning av de vanliga reglerna undantaga besättningen och andra personer i fartygets tjänst. Denna möjlighet har emellertid såsom av praktiskt ringa betydelse icke begagnats i förslaget. Likaledes har ej begagnats av konventionen medgiven rätt att beträffande tilläggsansvaret för personskada göra förbehåll för fartyg, som äger en dräktighet av högst 300 ton och icke nyttjas till befordring av passagerare. Enligt inhämtade upplysningar torde nämligen premien för försäkring av detta ansvar bliva försvinnande liten.

*Kompletterande bestämmelser.*

Nyss berörda regel i 255 § kompletteras av bestämmelserna i de föreslagna 256—258, 259 och 260 §§.

I 256 § utvecklas konventionens i art. 3 upptagna regler om de *tidpunkter*, som äro avgörande för *beräkandet* av det för ansvarsbegränsningens innehåll grundläggande begreppet *fartygets värde*.

Enligt exempelvis den skandinaviska sjörätten avser ansvarsbegränsningen principiellt samtliga under en och samma resa uppkomna förpliktelser. Den engelska rätten åter utgår därifrån, att begränsningen omfattar endast de fordringar, som härröra av samma »olyckshändelse» («accident»), varför, om flera »olyckshändelser» tima under samma resa, redaren kan nödgas utgiva ansvarsbeloppet flera gånger. På grund av önskvärdheten för redaren att undvika kvarstadsbeläggning av fartyget och därav följande nödtvång för honom att betala eller ställa säkerhet för fordran framträder dock denna motsättning starkare teoretiskt än i det praktiska livet.

Mellan antydda båda åskådningar innebära nu ifrågavarande regler en kompromiss. Skillnad göres mellan det fall, att särskild olyckshändelse (accident) föreligger, och det, då så icke är förhållandet. I det förra fallet inträder principiellt en ansvarsbegränsning för varje särskild händelse, med möjlighet alltså av olika massor för borgenärernas förnöjande, på sätt närmare bestämmas i 256 § 1. I detta fall kommer den engelska uppfattningen till uttryck. För fordringar åter, som ej falla in under 256 § 1, sker enligt 2 och 3 av nämnda paragraf i redarens intresse ett sammanförande av fordringarna, varmed avsetts att tillgodose den bland annat hos oss härskande uppfattningen om ansvarsbegränsning för resa. Indirekt få dessa regler för övrigt betydelse jämväl med hänsyn till pundbegränsningen och fraktsurrogatet.

I 257 § angivas i anslutning till konventionens art. 4 och 5 de *belopp*, med vilka — enligt vad redan i sammanhang med 255 § antytts — *fartygets värde skall ökas* för bestämmande av redareansvarets omfång. De under 1 upptagna procenten av fartygets värde utgöra ett surrogat för frakten, vars beräkning som bekant ofta är förenat med betydande rättsliga och praktiska svårigheter. Bestämmelsen under 2 äger motsvarighet i 270 § sjölagen.

Genom 258 § klargöres på grundvalen av konventionens art. 11 innebörden av uttrycket *dräktighet*. Därmed förstås nettodräktigheten, dock för maskin-

drivet fartyg ökad med det maskinrum, som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten.

259 § är hämtad från konventionens art. 6 och 7. Därigenom fastslås bland annat dels borgenärernas rätt att ur de belopp, som enligt 256 § för dem representera gränsen för redareansvaret, utfå betalning med samma *förmånsrätt* som vid exekutiv försäljning, dels ock i vad ordning betalning skall utgå till dem, som äga rätt till ersättning för skada å person.

I 260 § innehålles en av konventionens art. 3 föranledd regel angående utredning av fartygets värde m. m.

Den föreslagna 260 § bildar övergången till de i 261, 262 och 264 §§ upp- *Processuella*  
tagna processuella bestämmelserna. *bestämmelser.*

Genom 261 § öppnas möjlighet för redare och fordringsägare att få ansvarsgräns fastställd och fördelning av ansvarsbelopp utförd av dispaschör, med andra ord till *dispasch*. Av förarbetena till förslaget framgår, att det varit ifrågasatt att göra dispasch obligatorisk, men att denna tanke uppgivits med hänsyn till den omgång och de kostnader, som måste bliva därmed förenade.

I 262 § innehålles en av konventionens art. 8 föranledd, dispositiv tolkningsregel angående innebörden för redare och fordringsägare därav, att, såsom i praxis mycket ofta sker, *säkerhet blivit ställd*, antingen för fulla ansvarsbeloppet eller för lägre belopp eller för envar av flera fordringar. Beträffande de viktiga men, såsom bland annat förarbetena utvisa, även synnerligen vanskliga spörsmål, som sammanhånga med kvarstad, äro emellertid, efter vad utskottet inhämtat, ytterligare lagstiftningsåtgärder föremål för övervägande inom den internationella sjörättsföreningen.

Med det i 264 § upptagna, från konventionens art. 9 hämtade stadgandet om *rätt att* under närmare angiven tid *erhålla anstånd med verkställighet* i annan egendom än sjöförmögenheten är sörjt för att så vitt möjligt undvika den särskilt för små redare allvarliga faran, att lantförmögenheten omedelbart angripes.

I detta sammanhang må ock anmärkas den av sjölagen 274 § påverkade, men i viss mån därifrån avvikande, av billighetsskäl förestavade regeln i den föreslagna 263 § för den händelse, att *ny borgenär uppträder, efter det redaren utbetalt ansvarsbeloppet*.

Möjlighet förefinnes i dubbel måtto att göra avvikelser från de i konventionen fastslagna principerna. Först och främst åsyftas med konventionen icke den rent interna lagstiftningen eller fartyg, som icke användas till fart i öppen sjö. I detta avseende föreligger således möjlighet att ordna efter gottfinnande. Med hänsyn till olägenheten av olika system för olika slag av sjöfart har dock, liksom på sin tid skedde beträffande sammanstötnings- och bärgningskonventionerna, denna befogenhet ansetts icke böra begagnas. Men vidare förefinnes enligt protokollet vid konventionens undertecknande för fördragsslutande stat rätt att i fråga om skador å hamn-, dock- och vattenvägsanläggningar tilllämpa allenast pundbegränsningen och att beträffande kostnader för borttagande av skeppsvrak utesluta varje ansvarsbegränsning eller att ratificera *Möjlighet att göra avvikelser från konventionens principer.*

fördraget i dessa delar endast under förutsättning av ömsesidighet. Av sistnämnda befogenhet göres i den föreslagna 266 § bruk så tillvida, som det överlåtes åt Konungen att, därest i främmande stats lag äro för svenskt fartyg givna strängare ansvarighetsregler än de i det föreslagna tionde kapitlet upptagna, förordna, det motsvarande regler skola här i riket tillämpas för fartyg, som hör hemma i den främmande staten. Denna befogenhet kan givetvis få betydelse även i förhållande till icke-konventionsstat.

*Följdändringar.*

Som en konsekvens av det nya ansvarsbegränsningssystemet hava naturligen vissa lagrum föreslagits skola ändras. Detta är sålunda fallet med sjölagens 7, 8, 9, 188, 216 och 224 §§. Förslaget till ändring av 8 § sjölagen är dock föränlett även därav, att — såsom i propositionen närmare utföres — sammanstöttningskonventionens art. 5 till den del, den hittills icke varit gällande, skall träda i kraft samtidigt med ansvarsbegränsningskonventionen. Som konsekvens av ändringarna i övrigt hava 222 § och 6 kap. sjölagen föreslagits skola upphöra att gälla. Till motiven för förslaget att upphäva 6 kap. sjölagen får utskottet anledning att senare återkomma. Det nya ansvarsbegränsningssystemet har vidare inverkat bland annat på avfattningen av den föreslagna ändrade lydelsen av 11 kap. sjölagen och av 62 § utsökningslagen.

Tilläggas må att vid avfattningen av de av denna och de av panträttskonventionen föranledda lagförslagen noga beaktats önskvärdheten av full konsekvens jämväl med vad som iaktogs vid införlivandet med svensk rätt av sammanstöttnings- och bärgningskonventionerna.

*Panträttskonventionen och därav föranledda stadganden. Huvudfrågor.*

Med panträttskonventionen, vars huvudsakliga innehåll föreslagits skola införlivas med vår rätt genom ändrad lydelse av 11 kap. sjölagen, genom ändring i vissa delar av 17 kap. handelsbalken och genom särskild lag i anledning av Sveriges tillträde till samma konvention, uppnås enighet framför allt om vilka fordringar böra åtnjuta bättre rätt än inteckningar, handpant och andra säkerhetsrätter (mortgages) i fartyg, om sjöpanträtternas internationella respekterande samt om fartygshypotekens och därmed likställda rättigheters internationella giltighet.

I 267 § av det föreslagna 11 kap. sjölagen upptagas under 1—5 *de i konventionens art. 2 såsom i fartyg och frakt sjöpantberättigade erkända, framför fartygshypoteken privilegierade fordringarna*, nämligen: 1) rättsvårdsavgifter, som tillkomma staten, och kostnader i fordringsägarnes gemensamma intresse för att få fartyget sålt, för dess bevarande intill försäljningen och för köpeskillingens fördelning, tonavgifter, fyr- och båkavgifter, hamnavgifter och andra offentliga avgifter och pålagor av samma slag samt kostnader för lotsning och för bevakning och bevarande av fartyget, sedan det inkommit i sista hamn; 2) fordran å hyra och annan gottgörelse, som tillkommer å fartyget anställd person på grund av tjänsteavtal med redaren eller befälhavaren; 3) bärgarlön och fordran å bidrag till gäldande av gemensamt haveri; 4) ersättning för sammanstötning eller annan sjöolycka, ersättning för skada å hamn-, dock- och vattenvägsanläggningar, ersättning för skada å passagerare,

befälhavare eller till besättning hörande person samt ersättning på grund av att last eller resgods bortkommit eller skadats; samt 5) fordran, som grundar sig därpå, att befälhavaren i denna sin egenskap utom fartygets hemort slutit avtal eller träffat annan åtgärd med hänsyn till vad för fartygets bevarande eller resans fortsättande kräves, och detta även om befälhavaren var redare och evad fordringen tillkommer honom eller annan.

I samband härmed må — ehuru särskilda lagstiftningsåtgärder för närvarande icke ansetts därav påkallade — anmärkas, att de fördragsslutande staterna äro oförhindrade att föreskriva viss förträdesrätt bland de ovan under 1 upptagna fordringarna till skyddande av statens intressen och att medgiva förvaltningarna av hamnar, dockor, fyrar och vattenvägar, vilka låtit avlägsna skeppsvrak eller andra sjöfarten besvärande föremål eller hava fordran på grund av hamnavgifter eller skador, orsakade genom fel eller försummelse å fartygs sida, rättighet att, om betalning icke gördas, kvarhålla fartyget, vraken eller andra föremål, att sälja dem och att ur köpeskillingen gottgöra sig med företrädesrätt framför andra borgenärer. Därjämte är i protokollet vid konventionens undertecknande framhållet, att ändring genom densamma icke göres i bestämmelser i de fördragsslutande staternas lagar, som må inrymma sjöpanträtt åt offentliga försäkringsinrättningar för fordringar uppkommande på grund av försäkring av ombord å fartyg anställda personer.

Jämte det konventionen såsom sjöpanterättigade och framför fartygshypoteken privilegierade upptager de i 267 § under 1—5 omförmälda fordringarna, medgiver densamma i art. 3 skapandet av *ytterligare sjöpanträtter, men under förutsättning att därigenom icke rubbas förmånsrätten för fartygsinteckningar och därmed likställda rättigheter*. I enlighet med detta medgivande upptager förslaget i 267 § under 6 såsom sjöpanterättigade fordringar på grund av oriktiga eller ofullständiga konnossementsuppgifter.

Ovanberörda genom konventionen, art. 1, fastslagna grundsats om *internationell giltighet av fartygsinteckningar och därmed likställda rättigheter* har föranlett stadgandena i 1 § av förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till 1926 års internationella konvention rörande sjöpanträtt och fartygshypotek.

Den enligt konventionen gällande företrädesrätten för först de i 267 § 1—5 upptagna fordringarna, därefter för fartygsinteckningarna och därmed likställda rättigheter samt först efter dem för ytterligare sjöpanterättigade och andra fordringar kommer till uttryck bland annat i den föreslagna 269 § första stycket sjölagen samt i förslaget till lag om ändring i vissa delar av 17 kap. handelsbalken.

Den nu lämnade redogörelsen för de av konventionen i ifrågavarande avseende föranledda förslagen giver vid handen, att därigenom inträda vissa ändringar i förhållande till gällande rätt. Framför allt må anmärkas, att bärgarlön och fordringar på grund av befälhavareavtal nedflyttats i förmånsrättsavseende, att konnossementsfordringar åtnjuta rätt först efter fartygsinteckningar och därmed likställda rättigheter, och att fartygsinteckningarna uppflyttats från 5 § till 3 § i 17 kap. handelsbalken. Av praktiskt mindre vikt

är att bodmeriavtalen icke längre åtnjuta bättre rätt än övriga befälhavare-avtal, vilket i förening med bland annat bodmeriets alltmer minskade betydelse föranlett, att bodmerikapitlet föreslås skola upphöra att gälla. Anmärkas må, att det vid konventionens utarbetande överhuvud varit ett av huvudsyftena att såvitt möjligt beskära de för fartygshypoteken i samma grad som för fastighetskrediten äventyrliga tysta förmånsrätterna. Det har med andra ord gällt att företaga en rättvis avvägning mot varandra av sjöfördringsborgenärernas och fartygsinteckningshavarnas i skilda länder med olika styrka framträdande intressen. Om i någon mån sjöfördringsägarnas intressen härvid i extensivt avseende kommit till korta, är å andra sidan även att beakta den fördel, de vinna genom sjöpanträtternas internationella respekterande.

Tilläggas må, att enligt art. 13 i panträttskonventionen, återgiven i det föreslagna 11 kap. 275 §, konventionens bestämmelser äga tillämpning jämväl beträffande *fartyg, som nyttjas till sjöfart av en redare, vilken icke är fartygsägare, eller av en huvudbefraktare*, utan så är att fartyget kommit ur ägarens rådighet genom en rättsstridig handling och borgenären tillika icke är i god tro. Denna artikel innebär en utvidgning i förhållande till den i vår rättspraxis restriktivt tolkade 275 § sjölagen.

*Kompletterande bestämmelser.*

I 268—272 samt 283 och 284 §§ av det föreslagna 11 kap. sjölagen äro upptagna kompletterande bestämmelser om sjöpanträtts föremål, om förhållandet mellan olika sjöpanträtter, om fördelning av köpeskillingen för de föremål, i vilka sjöpanträtt åtnjutes, om sjöpanträtts bestånd samt om preskription.

268 §, som behandlar *sjöpanträtts föremål*, uttalar i enlighet med konventionen art. 4, bland annat, att i frakten inberäknas jämväl passagerareavgifter, att sjöpanträtten omfattar redarens fordran å ersättning för bärgning med avdrag för vad därav må tillkomma befälhavare och besättning samt att sjöpanträtt för fordran på grund av tjänsteavtal omfattar samtliga fraktbelopp för alla resor under den tid, samma tjänsteavtal består. På grund av vad under förarbetena till konventionen förekommit och i överensstämmelse med det vid dess undertecknande gjorda förbehållet har däremot i förslaget icke upptagits konventionens uttalande, att såsom frakt äro att anse, i förekommande fall, de belopp, som skola utgå enligt artikel 4 i konventionen angående begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användas till fart i öppen sjö.

Genom andra och tredje styckena i 269 §, vars första stycke redan ovan berörts, återgivas konventionens i art. 5 och 6 upptagna regler om *förhållandet mellan sjöpanträttigade fordringar inbördes*. Ehuru i vissa detaljer avvikande, överensstämma dessa regler till sin grundtanke med gällande rätt. Såsom enligt gällande lag njuta under samma resa uppkomna fordringar rätt till betalning i den nummerordning, i vilken de uppräknats i lagen. Liksom sjölagen utgår även konventionen principiellt därifrån, att sjöfördringsägare från en senare resa ej böra undanträngas av eller konkurrera med fordringar, vilka förut kunnat bliva betäckta.

*Om fördelningen av köpeskillingen för de föremål, i vilka sjöpanträtt åtnjutes*, äro i 271 § upptagna vissa från konventionens art. 7 hämtade bestämmelser. Dessa hava sin grund bland annat däri, att reglerna om ansvarsbegräns-

ning hava till uppgift att skydda redaren mot alltför höga krav, men icke att avgöra, med vilka belopp fordringar, för vilka ansvarigheten är begränsad, skola njuta rätt sinsemellan eller vid konkurrens med fordringar, för vilka redaren är obegränsat ansvarig.

I 270 och 272 §§ lämnas i överensstämmelse med konventionens art. 8, 9 och 10 avfattade bestämmelser om *sjöpanträttens bestånd*, vilka allenast i detaljer avvika från sjölagen. Med nu ifrågavarande ämne sammanhännga stadgandena i 2 § av den föreslagna lagen om Sveriges tillträde till panträttskonventionen. Dessa stadganden äro föranledda av föreskriften i sagda konvention art. 9, att sjöpanträtterna upphöra genom försäljning, endast om därvid iakttagits de föreskrifter om offentliggörande, som de särskilda staternas lagar meddela, och att sådant offentliggörande skall innehålla en på sätt och inom tid, som föreskrives av dessa lagar, gjord anmälan till den myndighet, som har att föra de i art. 1 av konventionen avsedda registren.

Genom den föreslagna 283 § åvägabringas slutligen med avseende å *preskription av sjöpanträtt* överensstämmelse med stadgandena i konventionens art. 9. Härigenom inträder i vissa fall, t. ex. i fråga om bärgarlön och sammanstötningsskada, beträffande sjöpanträtten en kortare preskriptionstid än nu är fallet. *Fordringspreskriptionen* såsom sådan beröres däremot icke av denna konvention. Nödvändigheten att vid avfattningen av reglerna om fordringspreskription beakta bland annat de av Sverige biträdda sammanstötning- och bärgningskonventionerna med deras från panträttskonventionen avvikande preskriptionstider har emellertid föranlett att, på sätt skedde i 1864 års sjölag, fordringspreskriptionen behandlats i en särskild paragraf, 284 § i det föreslagna 11 kap. Denna paragraf överensstämmer visserligen till innehållet i huvudsak med sjölagen men företer dock vissa mindre avvikelser därifrån, delvis föranledda av övergivandet av exekutionssystemet i fråga om redareansvaret.

I det föregående har utskottet berört de viktigaste av de lagändringar, som föreslagits med hänsyn till panträttskonventionens innehåll. Av mindre betydelse och till väsentlig del föranledda av syftet att upprätthålla följdriktighet äro de ändringar, som föreslås i sjölagen 220 § samt 11 kapitlet 273, 274 och 276—282 §§. Ehuru sjöpanträtten i lasten icke beröres av panträttskonventionen, har den parallellism, som nu förefinnes mellan sjöpanträtten i fartyg och frakt samt sjöpanträtten i lasten, självfallet ansetts böra i möjligaste mån bibehållas. Förestavade av företrädesvis hänsyn till följdriktighet äro ock de i fartygsinteckningslagen 13 och 27 §§ samt utsökningslagen 73 och 150 §§ föreslagna ändringarna. Innehållet i fartygsinteckningslagen 39 § föreslås i en på grund av bland annat panträttskonventionen något modifierad form överflyttat till 1 § andra stycket av den särskilda lagen i anledning av Sveriges tillträde till samma konvention.

*Följdändringar.*

Då de föreslagna lagstiftningsåtgärderna påkallas icke av brister i den gällande sjölagen, utan av önskemålet att möjliggöra Sveriges anslutning till

*Ikraftträdande.*

konventionerna och att därmed bidraga till vinnande av enhetlighet och fasthet i förevarande delar av sjörätten, har den nya lagstiftningen ansetts — såsom på sin tid uttalades om de av sammanstöttnings- och bärgningskonventionerna föranledda lagändringarna — böra träda i kraft endast under förutsättning, att ett större antal av de makter, med vilka vi i sjöfartshänseende stå i beröring, definitivt tillträda konventionerna. I enlighet därmed har det beträffande samtliga ifrågavarande lagändringar föreslagits skola överlåtas åt Konungen att avgöra angående tidpunkten för deras ikraftträdande.

**Utskottet.** Den av utskottet här ovan lämnade redogörelsen belyser, vilka stora olikheter mellan de skilda ländernas rätt för närvarande föreligga på ifrågavarande rättsområden. Olägenheten i den internationella samfärdseln av dessa olikheter och fördelen av deras avlägsnande äro alltför uppenbara för att behöva närmare uppvisas. Tillkomsten av dessa konventioner måste därför ock betraktas såsom av synnerlig vikt för sjörättens utveckling.

För vinnande av överensstämmelse mellan rättssystem med från varandra väsentligen skild uppfattning måste självfallet av samtliga i dylikt syfte samverkande länder bringas vissa offer. Att så måst ske även å de skandinaviska staternas sida är därför allenast naturligt. Utskottet hyser emellertid ingen tvekan om att icke fördelarna av att genom konventionernas biträdande ernå överensstämmelse i ifrågavarande delar av sjörätten med de stora sjöfartsidkande nationerna väsentligen överväga de betänkligheter, som i ett eller annat avseende ur svensk rätts synpunkt må kunna göras gällande mot konventionerna. Under förutsättning, att ett större antal av de makter, med vilka vi stå i förbindelse i sjöfartshänseende, äro villiga att ratificera konventionerna, synes motsvarande åtgärd jämväl för Sveriges del önskvärd.

Vid granskning av de i propositionen innefattade lagförslagen, vilka såvitt angår i sjölagen föreslagna ändringar i huvudsak överensstämma med motsvarande danska, finska och norska förslag samt utgöra förutsättningen för biträdande av konventionerna, har utskottet icke funnit anledning till någon erinran.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande proposition måtte av riksdagen bifallas.

Stockholm den 3 maj 1928.

På första lagutskottets vägnar:

A. ÅKERMAN.

Vid detta ärendes behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Akerman, Klefbeck, Schlyter, Anderson* i Hägelåkra, *Svenson* i Eskhult, *John O. Karlsson, Jonsson* i Lycksele och *Bissmark*;

från andra kammaren: herrar *af Ekenstam, Lindley, Jansson* i Edsbäcken, *Johansson* i Brånalt, *Johanson* i Huskvarna, *Sjögren, Olsson* i Mellerud och *Pettersson* i Köping.