

Nr 133.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m.; given Stockholms slott den 6 mars 1936.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed

dels, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

- 1) lag om ändring i vissa delar av sjölagen;
- 2) lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement; samt
- 3) lag om ändrad lydelse av 70 § utsökningslagen,
dels ock äska riksdagens godkännande av omförmälda, härvid fogade konvention.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

K. Schlyter.

F ö r s l a g
till
L a g
om ändring i vissa delar av sjölagen.

Häri genom förordnas, att sjölagen skall sålunda ändras, att dels 50 och 51 samt 55—57 §§ upphöra att gälla, dels femte kapitlet samt 8, 16, 28, 31, 48, 49, 52, 54, 59, 60, 190, 209, 218, 254, 255 och 276 §§ — 8, 16, 49, 52, 60, 190, 209, 218, 254, 255 och 276 §§ i nedan angivna delar — erhålla följande ändrade lydelse:¹

8 §.²

För skada, — — — fartygets tjänst.

Vad redare — — — vållat skadan.

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

16 §.

Redovisning skall — — — granskning framläggas.

Vill redare klandra redovisning, göra det genom stämning inom sex månader efter det redovisningen avgavs; försittes den tid, have han sin rätt till klander förlorat, utan så är att huvudredaren förfarit svikligen.

28 §.

Utän redarens samtycke må befälhavaren ej medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning; sker det, skall befälhavaren erlægga frakt och ersätta uppkommen skada.

31 §.

Befälhavaren skall tillse, att lastning och lossning försiggå samt resan utföres med tillbörlig skyndsamhet.

Innan befälhavaren inlåter sig på bärgning av fartyg eller gods, skall han noga överväga, om detta är förenligt med hans skyldigheter emot dem, vilkas rätt och bästa han har att bevaka.

¹ Förslaget är utarbetat under förutsättning att 1928 års sjölagstiftning träder i kraft senast samtidigt med denna lag.

² Avser lagrummets lydelse enligt lagen den 18 maj 1928.

48 §.

Befälhavaren vare i denna sin egenskap behörig att å redarens vägnar företaga rättshandlingar, som avse fartygets bevarande eller resans utförande, träffa avtal att på resan medtaga gods så ock passagerare, där fartyget är avsett för sådan befördran, ävensom kära i mål angående fartyget.

Om befälhavarens behörighet att å redarens vägnar antaga och avskeda fartygets besättning stadgas i sjömanslagen.

49 §.

Uppstår behov av penningar för ändamål som i 48 § sägs, äge befälhavaren anskaffa medel genom lån eller genom att sälja av redarens gods eller, i nödfall, av lasten.

Har befälhavaren — — — god tro.

52 §.

Befälhavaren skall under resans fortgång giva redaren underrättelse om de åtgärder av vikt, som befälhavaren funnit erforderliga för fartygets eller de ombordvarandes säkerhet, om resans förlopp och därunder företagna rättshandlingar samt angående allt, varom kännedom eljest kan vara till nytta för redaren. Innan åtgärder av vikt vidtagas, bör han, där omständigheterna det medgiva, inhämta föreskrift av redaren själv eller det ombud, denne anvisat. Erfordras penningar för fartygets behov och kan icke redarens föreskrift avvaktas, åligge befälhavaren att till medlens anskaffande anlita den utväg, som för redaren är förenad med minsta uppoffring.

Varder fartyget — — — honom känd.

Huruledes bevis — — — förordnar Konungen.

54 §.

Befälhavaren vare i denna sin egenskap behörig att å lastägarens vägnar företaga rättshandlingar och kära i mål angående lasten i enlighet med vad beträffande bortfraktare stadgas.

59 §.

Skada, som befälhavaren genom fel eller försummelse i tjänsten tillskyndar redare, lastägare eller annan, vars rätt och bästa han har att bevaka, vare han pliktig att ersätta.

Har åtgärd vidtagits enligt beslut, som fattats i skeppsråd, vare befälhavaren ej på den grund fri från ansvarighet.

Skadestånd som befälhavaren är pliktig att utgiva må, med hänsyn till beskaffenheten av fel eller försummelse som ligger honom till last, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt, nedsättas efter ty skäligen prövas.

60 §.

När fartyget efter slutad resa ankommit till hemorten, så ock eljest när redaren det äskar, skall befälhavaren avgiva redovisning. Vill redaren kland-

ra redovisning, göre det genom stämning inom sex månader efter det han mottog densamma; försittes den tid, have redaren sin rätt till klander förlorat, utan så är att befälhavaren förfarit svikligen.

I redovisning — — — den behålla.

FEMTE KAPITLET.

Om befraktning.

I. Inledande bestämmelser.

71 §.

De i detta kapitel givna bestämmelser angående fraktavtal skola, med de undantag som nedan stadgas, lända till efterrättelse allenast såvitt ej annat är uttryckligen överenskommet eller eljest må anses avtalat eller ock följer av sedvänja.

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

72 §.

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

73 §.

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

74 §.

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

75 §.

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

76 §.

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

II. Om resebefraktning.

Om lastningsplats.

77 §.

Är ej viss lastningsplats avtalad, skall fartyget förläggas till lastningsplats, som befraktaren anvisar, såvida hinder däremot ej möter samt fartyget kan ligga flott och säkert och med intagen last åter utlöpa.

Har ej anvisning i tid givits, skall fartyget förläggas till sedvanlig lastningsplats. Kan det ej ske, välje bortfraktaren plats, där lastningen skäligen kan försiggå.

78 §.

Befraktaren äge, vare sig viss lastningsplats är avtalad eller ej, få fartyget förhalat från en lastningsplats till annan; gälde dock själv kostnaden.

79 §.

Angår fraktavtalet stycke gods, äge befraktaren ej utan stöd i avtal eller sedvänja anvisa lastningsplats eller få fartyget förhalat.

Om lastningstid.**80 §.**

Bortfraktaren vare skyldig att låta fartyget för lastning kvarligga viss lastningstid, omfattande liggetid och överliggetid.

För överliggetid njute bortfraktaren särskild ersättning.

81 §.

Liggetiden utgöre:

för fartyg utan egen maskindriven lastningsanordning,

när nettodräktigheten icke överstiger 50 registerton två dagar, när den överstiger 50 men icke 100 ton fyra dagar, när den överstiger 100 men icke 200 ton fem dagar, och när den överstiger 200 men icke 400 ton sex dagar; samt

för fartyg med egen maskindriven lastningsanordning,

när nettodräktigheten icke överstiger 75 registerton två dagar, när den överstiger 75 men icke 200 ton tre dagar, och när den överstiger 200 men icke 400 ton fyra dagar.

Har fartyget större dräktighet, utgöre liggetiden den tid som, med hänsyn till fartygets och lastens art och storlek, lastningsanordningarna ombord och i hamnen samt andra sådana omständigheter, skäligen kunnat vid avtalets ingående beräknas åtgå för lastningen.

Tiden räknas i arbetsdagar och arbetstimmar.

82 §.

Liggetiden börjar ej löpa, förrän fartyget, jämlikt anmälan, är å lastningsplatsen, färdigt att intaga last. Anmälan skall göras hos befraktaren eller, om annan uppgivits såsom avlastare, hos denne och må ej äga rum före fartygets ankomst till lastningsorten.

Tiden räknas antingen från det arbetet i hamnen sedvanligen börjar på morgonen eller från middagsrastens slut; och skall anmälan ske, i förra fallet senast klockan fyra eftermiddagen föregående arbetsdag, i senare fallet senast klockan tio förmiddagen samma dag.

Är avlastaren icke att träffa på platsen, anses anmälan gjord, då den blivit på ändamålsenligt sätt avsänd eller, om hans vistelseort är okänd, i sedvanlig ordning kungjord.

83 §.

Kan fartyget, på grund av hinder som beror av avlastaren, icke förläggas till lastningsplatsen, må fartyget likväl anmälas färdigt för lastning med verkan att liggetiden börjar löpa.

Är ej viss lastningsplats avtalad, vare lag samma, där hindret utgöres av trafikanhopning eller annan dylik omständighet och bortfraktaren ej skäligen kunnat taga denna i beräkning vid avtalets ingående.

84 §.

I liggetiden inräknas uppehåll, som orsakas av fartygets förhalning, men icke tid, som går förlorad på grund av hinder å fartygets sida.

Har fartyget, av anledning som bortfraktaren skäligen kunnat taga i beräkning vid avtalets ingående, förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats, medräknas ej tid, som i följd därav går förlorad.

85 §.

Överliggetiden utgöre hälften av liggetiden, vid helbefraktning dock minst tre dagar.

Tiden räknas i arbetsdagar och arbetstimmar, men ersättningen utgår för löpande dagar och timmar från liggetidens utgång. Vid beräkning av överliggetid och ersättning därför gälle vad i 84 § stadgas om liggetid.

86 §.

Ersättning för överliggetid utgöre för dygn:

för segelfartyg,

när nettodräktigheten icke överstiger 100 ton sextio öre för ton, när dräktigheten överstiger 100 men icke 250 ton femtio öre för ton, dock minst sextio kronor, och när dräktigheten överstiger 250 men icke 400 ton fyrtio öre för ton, dock minst etthundratjugufem kronor;

för segelfartyg med hjälpmaskin,

när nettodräktigheten icke överstiger 100 ton sjuttio öre för ton, när dräktigheten överstiger 100 men icke 250 ton sextio öre för ton, dock minst sjuttio kronor, och när dräktigheten överstiger 250 men icke 400 ton femtio öre för ton, dock minst etthundrafemtio kronor; samt

för maskindrivet fartyg,

när nettodräktigheten icke överstiger 100 ton åttio öre för ton, när dräktigheten överstiger 100 men icke 250 ton sjuttio öre för ton, dock minst åttio kronor, och när dräktigheten överstiger 250 men icke 400 ton sextio öre för ton, dock minst etthundrafemton kronor.

Har fartyget större dräktighet, bestämmes ersättningen med hänsyn till

frakten och till den ökning eller minskning av utgifter, som av uppehållet orsakas.

Ersättningen är för varje dag förfallen till betalning. Varder ej ersättning gulden eller säkerhet därför ställd, äge bortfraktaren om fordringen göra an-teckning på konossementet.

87 §.

Är gemensam tid bestämd för lastning och lossning, må därav för lastningen icke tagas i anspråk mera än att skälig del av tiden återstår för lossningen.

Ersättning för överliggetid skall ej utgå, med mindre liggetiden i dess hel-het överskrides.

88 §.

Angår fraktavtalet styckegods, varde lastningstiden och den tid, som skall förflyta mellan anmälan och lastningstidens början, bestämda efter vad med hänsyn till omständigheterna må anses skäligt. Bestämmelserna om överlig-getid äga ej tillämpning.

Vid linjefart vare anmälan ej erforderlig.

Om lastning.

89 §.

Befraktaren skall avlämna godset vid fartygets sida. Bortfraktaren skall taga det ombord, sörja för underlag, garnering och annat, som erfordras för stuvningen, samt utföra denna.

Har fartyget, av anledning som bortfraktaren skäligen kunnat taga i beräk-ning vid avtalets ingående, förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats, vare bortfraktaren ändock pliktig att på sedvanlig lastningsplats mottaga godset.

90 §.

Befraktaren skall avlämna och bortfraktaren inlasta godset med tillbörlig skyndsamhet.

Godset skall avlämnas i sådan ordning och på sådant sätt, att det kan be-kvämligen tagas ombord, stuvvas och lossas.

91 §.

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

92 §.

Gods av lättantändlig, explosiv eller eljest farlig beskaffenhet skall vid av-lämnandet, om möjligt, vara märkt såsom farligt; och give avlastaren de upp-lysningar, som äro erforderliga till förebyggande av skada.

Är eljest gods av beskaffenhet att dess fraktande kan medföra äventyr för människor, fartyg eller last, skall ock upplysning därom lämnas, där förhål-landet är avlastaren veterligt.

93 §.

Avlämnas gods, som fordrar särskild vård, skall sådant uppgivas och, om möjligt, utmärkas å godset.

Penningar, värdepapper och dyrbarheter skola såsom sådana angivas.

94 §.

Befälhavaren, styrmannen eller den som eljest är därtill bemyndigad skall på avlastarens begäran meddela bevis om godsets mottagande allteftersom det avlämnas.

95 §.

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

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

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

96 §.

Fördröjes fartygets avgång utöver lastningstiden, enär avlastaren underlåtit att i tid tillhandahålla bortfraktaren alla nödiga, lasten rörande handlingar eller giva order om bestämmelseort eller annan anvisning angående resan, äge bortfraktaren undfå ersättning såsom för överliggetid. För skada, som ej täckes av sådan ersättning, njute bortfraktaren ock gottgörelse, där ej antagas må, att underlåtenheten icke beror av fel eller försummelse av avlastaren eller någon för vilken han svarar.

97 §.

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

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

Om resans utförande.

98 §.

Resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet.

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

99 §.

Fördröjes fartyget under resan, enär order om bestämmelseort eller annan anvisning angående resan icke i tid givits, skall vad i 96 § stadgas äga motsvarande tillämpning.

100 §.

Bortfraktaren skall vidkännas alla skeppsumgälder, kanal- och lotsavgifter, bogseringsutgifter och andra dylika kostnader, som äro förbundna med resan.

101 §.

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

102 §.

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

Uppstår behov av penningar för ändamål som i första stycket sägs, äge bortfraktaren anskaffa medel genom lån eller genom att sälja av godset. Har bortfraktaren utan laga anledning upptagit lån eller verkställt försäljning, vare rättshandlingen ändock för lastägaren bindande, där tredje man var i god tro.

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

103 §.

Innan bortfraktaren ingår förbindelse eller eljest vidtager särskild åtgärd för lastens behov, bör han, där omständigheterna det medgiva, därom inhämta föreskrift. Rörande försäljning av gods bör han, om föreskrift ej föreligger, inhämta utlåtande av besiktningmän eller andra sakkunniga. Försäljningen skall äga rum på offentlig auktion eller, där det ej lämpligen kan ske, på annat betryggande sätt.

Om vidtagen åtgärd bör lastägaren underrättas.

104 §.

För de förbindelser bortfraktaren ingår och för vad han förskjuter för lastens behov häfte ägaren allenast med lasten.

Om lossningsplats, lossningstid och lossning.

105 §.

I avseende å lossningsplats skall vad i 77—79 §§ stadgas äga motsvarande tillämpning; och gälle därvid om lastemottagare vad i nämnda lagrum sägs om befraktare.

Äro flera mottagare av gods, som befordras enligt samma frakttal, äga de allenast gemensamt anvisa lossningsplats eller få fartyget förhalat.

106 §.

Angående lossningstid gälle vad i 80—88 §§ stadgas om lastningstid; och skall vad där sägs om avlastare äga tillämpning å lastemottagare.

107 §.

Bortfraktaren skall avlämna och lastemottagaren taga emot godset vid fartygets sida.

Kan fartyget, av anledning som bortfraktaren skäligen kunnat taga i beräkning vid avtalets ingående, icke förläggas till sedvanlig lossningsplats, vare bortfraktaren ändock pliktig att på sedvanlig lossningsplats avlämna godset.

108 §.

Godset skall avlämnas och mottagas med tillbörlig skyndsamhet. Det skall avlämnas i sådan ordning och på sådant sätt, att det kan bekvämligen mottagas.

109 §.

Varder fartyget för lossningen uppehållet utöver lossningstiden och beror det ej av hinder å fartygets sida, skall vad i 96 § stadgas äga motsvarande tillämpning; och gälle därvid om lastemottagare vad i nämnda lagrum sägs om avlastare.

110 §.

Har, då flera äro mottagare av gods som befordras enligt samma frakttal, någon av dem för överliggetid eller ytterligare uppehåll guldit ersättning, som belöper å annan, äge han söka det åter av denne.

Om utlämnande av godset.

111 §.

Den som är behörig att mottaga godset äge besiktiga detta före dess mottagande.

112 §.

Mottagandet av godset medför förpliktelse för mottagaren att gälda frakt samt vad bortfraktaren eljest äger fordra av befraktaren enligt konossement eller annan handling enligt vilken godset befordras.

113 §.

Bortfraktaren vare ej pliktig att utlämna godset, innan lastemottagaren guldit de i 112 § omförmälda fordringar ävensom ersättning för överliggetid och annat uppehåll vid lossningen, så ock haveribidrag samt annan fordran,

för vilken godset må häfta, eller ock i allmänt förvar eller hos enskild man, som av bortfraktaren godkännes, nedsatt fordringsbeloppet att av bortfraktaren lyftas efter godsets avlämnande.

För ännu icke fastställda haveribidrag må gods ej kvarhållas, om lastemottagaren för dem ställer säkerhet.

Tages inlastat gods i mät, må det ej lossas under andra villkor än befraktaren ägt utbekomma detsamma; varder godset utmättningsvis sålt, gälle vad i 277 § stadgas.

114 §.

Underlåter lastemottagaren att fullgöra vad för godsets utfående åligger honom eller uppehåller han eljest fartyget för lossningen så att denna ej kan hinna avslutas före lossningstidens utgång, äge bortfraktaren lossa godset och för lastemottagarens räkning upplägga det under säker vård. Om uppläggningsen skall mottagaren underrättas.

Vägrar lastemottagaren att mottaga godset eller är mottagaren icke känd eller icke att träffa, åligger bortfraktaren att, där det lämpligen kan ske, om förhållandet genast underrätta avlastaren. Har icke någon, som till godsets mottagande är behörig, anmält sig så tidigt, att lossningen kan hinna avslutas i rätt tid, låte bortfraktaren lossa godset och upplägga det såsom förut är sagt. Upplägges godset, underrättas bortfraktaren därom avlastare och befraktare.

115 §.

Vid linjefart må godset lossas och för mottagarens räkning uppläggas under säker vård, såframt godset icke mottages, när det är i tur att lossas.

Där godset ej avhämtas inom skäligen tid, skall avlastaren underrättas om uppläggningsen.

116 §.

Varder gods upplagt, äge bortfraktaren låta genom offentlig auktion eller, där det ej lämpligen kan ske, på annat betryggande sätt sälja så mycket av godset att, utom kostnader, de i 113 § nämnda fordringar täckas.

117 §.

Finnes vid försäljning godset icke förslå till täckande av sådan fordran mot befraktaren som bort av mottagaren gäldas, vare befraktaren ansvarig för bristen.

Utlämnas godset till mottagarens förfogande, må fordringen ej göras gällande mot befraktaren, med mindre det visas, att fordringen ej kunnat utgå av godset eller att befraktaren skulle till bortfraktarens skada göra vinst, om fordringen upphörde.

Om bortfraktarens ansvar för godset.

118 §.

Förkommer, minskas eller skadas gods, medan det är i bortfraktarens vård ombord eller i land, vare han därför ansvarig, där ej antagas må, att förlusten,

minskningen eller skadan orsakats av omständighet, som icke kan såsom fel eller försummelse tillräknas bortfraktaren eller någon för vilken han svarar.

119 §.

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

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

120 §.

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

121 §.

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

122 §.

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

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

Konungen äger, under förutsättning av ömsesidighet, förordna att vad förut i denna paragraf är stadgat skall äga tillämpning jämväl i avseende å fart mellan Sverige och främmande stat.

123 §.

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

Om frakt.

124 §.

Där fraktavtal slutits utan att frakten blivit bestämd, erlägges den frakt, som var gångbar vid tiden för inlastningen.

Har av gods, därom avtal skett, mer inlastats än avtalat var, erlägges därför frakt efter enahanda grund som för det gods avtalet angick.

125 §.

För gods, som ej är i behåll vid resans slut, skall frakt icke utgå, med mindre godset gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller annat vållande å avlastarens sida eller ock godset av bortfraktaren sålts för ägarens räkning eller lossats, oskadliggjorts eller förstörts enligt vad i 119 § sägs.

Frakt, som erlagts i förskott, skall återbäras, där enligt vad i första stycket sägs frakt ej skall utgå.

Om dröjsmål och hinder å bortfraktarens sida.

126 §.

Ankommer fartyget för sent till lastningshamnen eller inträffar eljest dröjsmål å bortfraktarens sida, äge befraktaren häva fraktslutet, där bortfraktaren vid avtalets ingående insett eller bort inse att det med befordringen avsedda ändamålet skulle väsentligen förfelas på grund av sådant dröjsmål. Beror dröjsmålet av fel eller försummelse av bortfraktaren själv, må avtalet hävas, så snart ej dröjsmålet är av allenast ringa betydelse.

Skall enligt fraktavtalet fartyget inom viss tid vara färdigt att intaga last, medföre varje dröjsmål därutinnan rätt att häva fraktslutet.

Giver bortfraktaren underrättelse till befraktaren att fartyget ej är att i rätt tid förvänta till lastningshamnen och vill befraktaren häva avtalet, meddele han det bortfraktaren utan oskäligt uppehåll, eller have sin hävningsrätt förlorat.

127 §.

Sedan lastning skett, må befraktaren ej häva fraktslutet, såvitt genom lossning av godset skada skulle tillskyndas annan befraktare.

128 §.

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

129 §.

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

Avståndsfrakt utgöre vad av den avtalade frakten återstår, sedan avdrag skett med belopp som bestämmes efter förhållandet mellan längden av den återstående och av den avtalade resan, med fäst avseende tillika å varaktigheten av och de särskilda kostnaderna för sådana resor. Avståndsfrakten må dock icke bestämmas till högre belopp än godsets värde.

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

130 §.

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

Om befraktarens tillbakaträdande och om hinder å hans sida.

131 §.

Frånträder befraktaren fraktslutet innan lastningen börjat, äge bortfraktaren rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Befraktaren vare dock från ersättningsskyldighet fri, där möjligheten att avlämna, fortskaffa eller i bestämmelseorten införa godset må anses utesluten i följd av omständighet, som ej bort av befraktaren vid avtalets ingående tagas i beräkning, såsom utförselbud, införselbud eller annan åtgärd av myndighet, undergång av allt gods av det slag avtalet avser eller därmed jämförlig händelse, eller där det bestämda gods, avtalet avser, gått under genom olyckshändelse. Skulle godsets befordran medföra väsentlig olägenhet för bortfraktaren, äge jämväl han frånträda avtalet utan ersättningsskyldighet. Den som vill åberopa omständighet som nu är sagd, give därom meddelande utan oskäligt uppehåll.

Är vid lastningstidens utgång icke något gods avlämnat, anses befraktaren hava frånträtt avtalet.

132 §.

Avlämnar befraktaren icke gods till den i avtalet bestämda myckenhet, anses han hava frånträtt fraktslutet beträffande det som ej avlämnats, och skall i fråga om bortfraktarens rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada vad i 131 § sägs äga motsvarande tillämpning.

Evad rätt till ersättning föreligger eller ej, äge bortfraktaren häva avtalet i dess helhet, såvida ej, på anmaning, ersättning gäldas eller säkerhet därför ställes före lastningstidens utgång.

Varder avtalet hävt, njute bortfraktaren ersättning för därav följande fraktförlust och annan skada, där ej beträffande det felande godset föreligger sådan omständighet som i 131 § sägs.

133 §.

Sedan lastning skett, må fraktslutet ej, i lastningshamnen eller under resan, frånträdas, såvitt genom lossning av godset väsentlig olägenhet skulle uppkomma för bortfraktaren eller skada tillskyndas annan befraktare. I fråga om bortfraktarens rätt att njuta ersättning för skada och att häva fraktslutet i dess helhet gälle vad i 131 och 132 §§ sägs.

Uttages gods i hamn som anlöpes under resan, njute bortfraktaren städse avståndsfrakt efter vad i 129 § sägs.

134 §.

Vid bestämmande av ersättning för fraktförlust och annan skada skall hänsyn tagas därtill, att bortfraktaren utan skälig anledning underlåtit att medtaga annat gods.

Ändå att bortfraktaren ej äger njuta ersättning för skada, skall gottgörelse utgå för överliggetid och ytterligare uppehåll, som ägt rum innan fraktslutet frånträddes.

Om ömsesidig hävningsrätt.

135 §.

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

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

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

136 §.

Varder fartyget, sedan last intagits, av fara som i 135 § sägs uppehållet i lastningshamnen eller i hamn som under resan anlöpes, skall kostnaden för uppehållet fördelas å fartyg, frakt och last såsom för gemensamt haveri stadgas. Häves avtalet, skall dock sådan fördelning ej äga rum i avseende å kostnad, som därefter uppkommer.

III. Om tidsbefraktning.

137 §.

Vid tidsbefraktning åligge det bortfraktaren att under den tid fartyget skall stå till befraktarens förfogande utföra de resor befraktaren i överensstämmelse med avtalet påkallar.

138 §.

Bortfraktaren skall hålla fartyget så bemannat, provianterat och utrustat och i övrigt i sådant skick som kräves för vanlig fraktfart. Han är dock icke pliktig att sörja för bränsle till fartygets maskineri eller för vatten till fartygets pannor.

139 §.

Befraktaren har att ombesörja lastning, stuvning och lossning. Han äge ej påkalla annan medverkan av befälhavare eller besättning än den, som är sedvanlig vid resebefraktning i den fart varom fråga är. Ersättning för övertidsarbete eller annan särskild utgift för sådan medverkan skall befraktaren vidkännas.

Nödgas bortfraktaren till lastägare utgiva ersättning för förlust, minskning eller skada, som drabbat godset i följd av lastning, stuvning eller lossning och ej beror av sådan medverkan av befälhavaren eller besättningen som i första stycket sägs, skall befraktaren hålla bortfraktaren skadeslös.

140 §.

Utgifter för resornas utförande, som icke enligt vad förut är stadgat åligga bortfraktaren, har befraktaren att bära.

141 §.

Vid utfärdande av konossement vare bortfraktaren pliktig att däri intaga de villkor för godsets befordran, som äro sedvanliga i den fart varom fråga är. Ådrager han sig därigenom ökat ansvar, skall befraktaren hålla honom skadeslös.

142 §.

Bortfraktaren vare icke pliktig att utföra resa, vid vilken fartyg eller ombordvarande skulle utsättas för fara, som bortfraktaren ej skäligen kunnat taga i beräkning vid avtalets ingående. Ej heller åligge det honom att medtaga gods av lättantändlig, explosiv eller eljest farlig beskaffenhet.

143 §.

Bortfraktaren vare pliktig att låta fartyget anträda ny resa, ändå att den avtalade tiden därigenom överskrides, dock endast såvitt överskridandet kan antagas ej gå utöver vad skäligt är.

För tidrymd, varmed den avtalade tiden sålunda överskrides, skall tidsfrakt erläggas efter enahanda grund som för avtalad tid.

144 §.

Tidsfrakt skall betalas i förskott för en månad i sänder.

Tidsfrakt skall icke gäldas för tid, som går förlorad på grund av åtgärder för fartygets reguljära underhåll eller för avhjälpande av skada, som ej orsa-

kats genom fel eller försummelse av befraktaren eller någon för vilken han svarar, eller eljest går förlorat på grund av omständighet som beror av bortfraktaren.

145 §.

Har fartyget förolyckats utan att upplysning kan vinnas om tiden då olyckan inträffade, skall tidsfrakt utgöras för hälften av den tid, som kan antagas i allmänhet åtgå för resa från det ställe, där fartyget sist avhördes, till bestämmelseorten.

146 §.

Ställes fartyget för sent till befraktarens förfogande eller inträffar eljest dröjsmål å bortfraktarens sida, äge befraktaren häva fraktslutet, där bortfraktaren vid avtalets ingående insett eller bort inse att det med avtalet avsedda ändamålet skulle väsentligen förfelas på grund av sådant dröjsmål. Beror dröjsmålet av fel eller försummelse av bortfraktaren själv, må avtalet hävas, så snart ej dröjsmålet är av allenast ringa betydelse.

Skall enligt fraktavtalet fartyget ställas till förfogande inom viss tid, medföre varje dröjsmål därutinnan rätt att häva fraktslutet.

Giver bortfraktaren underrättelse till befraktaren att dröjsmål är att förvänta och vill befraktaren häva avtalet, meddele han det bortfraktaren utan oskäligt uppehåll, eller have sin hävningsrätt förlorat.

147 §.

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

148 §.

Betalas tidsfrakten icke i rätt tid, äge bortfraktaren häva fraktslutet och erhålla ersättning för fraktförlust och annan skada.

149 §.

Uppkommer skada å fartyget på grund av fel eller försummelse av befraktaren eller någon för vilken han svarar, njute bortfraktaren ersättning av befraktaren.

150 §.

Fraktbidrag till gemensamt haveri skall gäldas av tidsbefraktaren ensam.

Den andel i bärgarlön som tillkommer redaren skall, sedan befraktaren tillgodoförts gottgörelse för tidsfrakt och bränsle, lika fördelas mellan bortfraktaren och befraktaren.

IV. Om konossement.**Om konossements utfärdande och innehåll.**

151 §.

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

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

152 §.

I konossementet skall, där så äskas, angivas:

- 1) godsets art, dess vikt, mått eller stycketal, dess förpackning ävensom för godsets igenkännande erforderliga märken;
- 2) godsets synliga tillstånd;
- 3) den betingade frakten samt övriga villkor för godsets befordran och utlämnande;
- 4) avlastaren, lastningshamnen och tiden för inlastningen, fartygets art, hemort och nationalitet samt befälhavaren.

Den som utfärdar konossementet äge däri göra förbehåll beträffande uppgift av avlastaren, vars riktighet han skäligen icke må anses pliktig att undersöka.

153 §.

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

154 §.

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

155 §.

Konossement skall utfärdas i så många exemplar, som avlastaren finner nödiga. Antalet skall angivas i texten. Utfärdas flera exemplar, skola de vara likalydande.

Om rätt att utfå godset.

156 §.

Den, som företer konossement och genom innehållet av dess text eller, vid orderkonossement, genom sammanhängande och till honom fortgående följd av överlåtelser (indossament) eller överlåtelse in blanco framträder såsom rätt innehavare av konossementet, vare behörig att fordra godsets utlämnande.

I bestämmelseorten vare, utan hinder av att konossementet utfärdats i flera exemplar, den som innehar ett av dessa berättigad att utfå godset. Annorstädes än i bestämmelseorten äge han ej utfå godset, med mindre övriga exemplar återlämnas eller ock säkerhet ställes för anspråk, som innehavare av utelöpande exemplar kan göra gällande mot bortfraktaren.

157 §.

Anmäla sig flera innehavare av konossement till utfående av godset, må bortfraktaren icke till någon av dem utlämna det, utan åligge honom att för vederbörande lastemottagares räkning upplägga godset under säker vård och därom ofördröjligen underrätta dem som anmält sig.

158 §.

Mottagaren vare ej berättigad att utfå godset, med mindre konossementet nedsättes i taka händer och mottagaren meddelar bevis om godsets avlämnande i mån av lossningens fortgång.

Sedan allt godset utlämnats, skall konossementet med åtecknat kvitto återställas till bortfraktaren.

159 §.

Har i den ordning som är särskilt stadgad ansökan gjorts om dödande av konossement, vare, sedan offentlig stämning utfärdats, sökanden behörig att fordra godsets utlämnande, såframt säkerhet ställes för vad bortfraktaren kan nödgas utgiva på grund av det förkomna konossementet.

Om rättsförhållandet mellan bortfraktaren och mottagaren.

160 §.

Villkoren för godsets befordran och utlämnande bestämmas, såvitt angår förhållandet till mottagaren, av konossementet; och kan förty vad fraktavtalet härutinnan innehåller icke mot honom åberopas, med mindre i konossementet intagits hänvisning därtill.

Betalning för överliggetid eller för annat uppehåll vid godsets inlastning må icke avfordras mottagaren, där ej konossementet utvisar att fordringen är ogulden. Är gemensam tid bestämd för lastning och lossning, må ej mot lastemottagaren åberopas att längre tid än i 87 § sägs använts för lastningen, med mindre anteckning om den använda tiden gjorts på konossementet.

161 §.

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

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

162 §.

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

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

163 §.

Finnes godset icke motsvara vad konossementet därom innehåller, vare bortfraktaren pliktig att, på mottagarens begäran, meddela, huruvida avlastaren avgivit förbindelse att hålla bortfraktaren skadeslös för oriktig eller ofullständig uppgift (indemnitetsförklaring), så ock giva mottagaren del av sådan förklaring.

Om förvärv i god tro.

164 §.

Har konossementsinnehavare överlåtit exemplar av konossementet till särskilda personer, äge innehavaren av det exemplar som först mottagits bättre rätt, om han därvid var i god tro. Där i bestämmelseorten lossning skett till innehavare av annat exemplar, vare denne likväl ej pliktig att lämna från sig vad han redan i god tro utbekommit.

165 §.

Där någon med sådan åtkomst som i 156 § sägs fått konossement i händer, vare han ej pliktig att utlämna konossementet till den för vilken det förkommit, där han vid dess förvärvande var i god tro.

166 §.

Vad i lag är stadgat angående rätt för säljare att, på grund av köparens obestånd eller underlåtenhet att fullgöra vad honom i följd av köpet åligger, hindra det sålda godsets utgivande eller i visst fall kräva det åter av köparens borgenärer skall äga tillämpning, ändå att konossement å godset blivit till köparen överlämnat.

Har på grund av överlåtelse från köparen löpande konossement kommit i annan mans hand, äge säljaren ej mot denne den rätt nu är sagd, där innehavaren av konossementet vid dess förvärvande var i god tro.

Om mottagningskonossement och genomgångskonossement.

167 §.

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

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

168 §.

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

Då genomgångskonossement utställts, må icke för del av befordringen utfärdas särskilt konossement, utan att däri anges att godset befordras enligt genomgångskonossement.

V. Om assagerarebefordran.

169 §.

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

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

170 §.

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

Vad i 54 och 61 §§ sjömanslagen är stadgat med avseende å sjöman gälle ock för passagerare.

171 §.

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

Drabbas passageraren under denna tid av skada å person, vare bortfraktaren därför ansvarig, där antagas må, att skadan orsakats av omständighet, som kan såsom fel eller försummelse tillräknas bortfraktaren eller någon för vilken han svarar. Skadestånd skall bestämmas enligt de i strafflagen stadgade grunder.

I inrikes fart må ej förbehåll göras om annan inskränkning i bortfraktarens ansvarighet än att ersättningen ej skall överstiga tjugutusen kronor för varje passagerare. Konungen äger, under förutsättning av ömsesidighet, för-

ordna att vad sålunda stadgats skall äga tillämpning jämväl i avseende å fart mellan Sverige och främmande stat.

172 §.

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

173 §.

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

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

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

174 §.

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

175 §.

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

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

176 §.

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

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

177 §.

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

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

178 §.

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

179 §.

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

180 §.

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

181 §.

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

182 §.

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

190 §.

Såsom gemensamt haveri ersättes icke:

1. Gods, som utan befälhavarens vetskap inlastats å fartyget; penningar, värdepapper eller dyrbarheter, vilka icke blivit, på sätt i 93 § andra stycket sägs, angivna.
2. Gods, vilket — — — på grund.
Till däckslast — — — och bortspolning.
3. Fartygs tillbehör, — — — rätta plats.
4. Skada, uppkommen — — — fartyget läns.
5. Mast, rundhult — — — och last.
6. Skada, som — — — elden angripen.
7. Kostnad, uppkommen — — — i nödhamn.

209 §.

Frakten deltager — — — beloppet av:

1. den frakt, — — — åt; och
2. den ersättning, — — — förlorad frakt.

Är ej viss frakt avtalad, vare om dess bestämmande lag som i 124 § sägs.

218 §.

All skada och kostnad, som uppkommer genom olyckshändelse under sjöresa och vilken ej är att hänföra till gemensamt haveri eller jämlikt 136 § skall fördelas efter enahanda grund, fälle, såsom enskilt haveri, å det föremål, som träffats av skadan eller föranlett kostnaden.

Hava kostnader, — — — godset utgår.

Där någon, — — — vederbörande dispaschör.

254 §.¹

Redares ansvarighet, — — — vad angår:

1. ersättning för — — — vara må;
2. ersättning, som — — — fartygets tjänst;
3. ersättning för skada, som härrör därav att ett avtal, till följd av fel eller försummelse av nautisk art, icke blivit behörigen fullgjort;
4. förpliktelse, som — — — ofullständiga uppgifter;
5. förpliktelse att, — — — denna sammanhänga;
6. bärgarlön;
7. bidrag till — — — gemensamt haveri;
8. förpliktelse, som — — — 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 är av nautisk art.

255 §.¹

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 i guld 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 i guld för ton av fartygets dräktighet utöver den gräns, som i första stycket angivits.

Att redaren — — — 259 §§.

276 §.¹

Sjöpanträtt i inlastat gods tillkommer nedanstående fordringar:

1. bärgarlön samt fordran å bidrag till gäldande av gemensamt haveri eller av annan kostnad, som skall fördelas efter enahanda grund (136, 218 §§);

¹ Avser lagrummets lydelse enligt lagen den 18 maj 1928.

2. fordran på grund därav att, jämlikt i denna lag stadgad behörighet, befälhavaren eller bortfraktaren slutit avtal eller träffat annan åtgärd för lastens behov; befälhavarens eller bortfraktarens fordran för vad han 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, ersättning för fraktförlust och annan skada i följd av att gods uttages i lastningshamnen eller under resan samt ersättning för överliggetid eller ytterligare uppehåll vid lastning eller lossning och för uppehåll under resan.

Här upptagna — — — den äldre.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

Genom denna lag upphäves lagen den 18 maj 1928 i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande begränsning av redarensansvaret.

F ö r s l a g

till

L a g

i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.

Konungen äger förordna, att vid befordran av gods sjöledes från Sverige till främmande stat samt till Sverige från sådan främmande stat, som är ansluten till den i Bryssel den 25 augusti 1924 avslutade internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement, följande i nämnda konvention upptagna bestämmelser skola lända till efterrättelse i stället för vad sjölagen i motsvarande delar innehåller:

1 §.

I denna lag äga följande uttryck nedan angivna betydelse:

a. Med *bortfraktare* förstås den redare eller befraktare, som slutit fraktavtal med en avlastare.

b. *Fraktavtal* avser allenast det fraktavtal, som innefattas i konossement eller liknande åtkomsthending angående befordran av gods till havs; har handlingen utfärdats på grund av certeparti, användes uttrycket endast såvitt den bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaren och innehavaren av handlingen.

c. Under *gods* innefattas gods av vad slag det vara må, dock icke levande djur eller sådan last, som i fraktavtalet anges såsom lastad å däck och så befordras.

d. Med *fartyg* förstås fartyg, då det användes för befordran av gods till havs.

e. *Befordran av gods* har avseende å tiden från lastningen till lossningen.

2 §.

Med avseende å varje fraktavtal skall, såvitt ej annat följer av 6 §, om bortfraktares förpliktelse och rättigheter beträffande lastning, stuvning, befordran, vård och lossning av godset gälla vad nedan stadgas.

3 §.

1 mom. Bortfraktaren skall, innan resan börjar, sörja för:

a. att fartyget är i sjövärdigt skick;

b. att fartyget är behörigen bemannat, provianterat och utrustat; samt

c. att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga delar av fartyget, i vilka gods lastas, äro i gott skick för dess mottagande, befordran och bevarande.

2 mom. Där ej annat följer av bestämmelserna i 4 § skall bortfraktaren använda tillbörlig omsorg med hänsyn till lastning, stuvning, befordran, vård och lossning av godset.

3 mom. Efter godsets mottagande skall bortfraktaren, befälhavaren eller bortfraktarens agent på avlastarens begäran utfärda konossement innefattande, bland annat:

- a. de för godsets igenkännande erforderliga märken, sådana dessa före inlastningens början skriftligen angivits av avlastaren, förutsatt att märkena tydligt anbragts på godset eller dess förpackning på sådant sätt, att de under vanliga förhållanden förbliva läsliga till resans slut;
- b. vikt, mått eller stycketal enligt avlastarens skriftliga uppgift; samt
- c. godsets synliga tillstånd.

Bortfraktaren, befälhavaren eller agenten vare dock icke pliktig att i konossementet angiva eller upptaga sådan uppgift å märke, vikt, mått eller stycketal, vars riktighet han har grundad anledning att betvivla eller som han skäpligen icke kan anses pliktig att undersöka.

4 mom. Konossementet skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis att bortfraktaren mottagit godset sådant det beskrivits jämlikt 3 mom. a., b. och c.

5 mom. Avlastaren vare bortfraktaren ansvarig för riktigheten av uppgift om märke, vikt, mått eller stycketal.

6 mom. Har godset lossats och övergått i mottagarens vård utan att denne givit bortfraktaren eller hans agent i lossningshamnen skriftlig underrättelse om skada eller brist, som mottagaren märkt eller bort märka, samt om skadans eller bristens allmänna art, anses godset vara avlämnat oskadat och oförminskat, såvitt ej annat styrkes. Kunde skadan eller bristen ej märkas vid avlämnandet, vare lag samma, där underrättelsen ej givits senast tre dagar därefter.

Skriftlig underrättelse vare ej erforderlig, om godsets tillstånd i bortfraktarens och mottagarens närvaro fastställts vid avlämnandet.

Fordran mot bortfraktaren eller fartyget upphöre, där talan icke i laga ordning anhängiggöres inom ett år från den dag, då avlämnande ägt eller bort äga rum.

Har minskning eller skada inträffat eller förekommer anledning att sådant antaga, skola bortfraktaren och mottagaren bereda varandra tillfälle att på lämpligt sätt besiktiga godset och förvissa sig om stycketalet.

7 mom. Sedan godset inlastats, skall, på avlastarens begäran, utfärdas konossement angivande att inlastning ägt rum; har annan åtkomsthandling förut utställts, skall dock denna dessförinnan återlämnas. Bortfraktaren äge, i stället för att utfärda nytt konossement, å redan utställd åtkomsthandling anteckna namnet eller namnen på det eller de fartyg, i vilka godset inlastats, samt tiden för inlastningen; och skall denna handling därefter, såframt den innehåller de uppgifter som i 3 mom. sägs, gälla såsom lastningskonossement.

8 mom. Göres i fraktavtal förbehåll om befrielse från ansvarighet för förlust, minskning eller skada till följd av fel eller försummelse i avseende å de

i denna paragraf stadgade förpliktelse eller om inskränkning i dessa förpliktelser i strid med vad denna lag innehåller, vare det förbehåll utan verkan. Bestämmelse i fraktavtal, enligt vilken till bortfraktaren överlåtes rätten på grund av tagen försäkring, eller annan sådan bestämmelse skall anses såsom förbehåll om befrielse från ansvarighet.

4 §.

1 mom. För förlust, minskning eller skada, som orsakas av att fartyget icke är i behörigt skick i de i 3 § 1 mom. nämnda avseenden skola bortfraktaren och fartyget ej svara, där det visas, att tillbörlig omsorg därutinnan använts.

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

- a. fel eller försummelse, vartill befälhavaren, någon av besättningen, lots eller ock annan, som utför arbete i fartygets tjänst, gjort sig skyldig vid navigeringen eller handhavandet av fartyget;
- b. brand, som ej vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren själv;
- c. för sjöfarten säregen fara eller olycka;
- d. naturhändelse;
- e. krigshandling;
- f. sjöroveri eller annan samhällsfientlig handling;
- g. beslag eller annat ingripande av regering eller annan maktägande; utmätning, kvarstad eller annan handräckning;
- h. karantän;
- i. åtgärd eller underlåtenhet av avlastaren eller godsets ägare eller enderas agent eller representant;
- j. strejk, lockout eller annat inställande av eller hinder i arbetet, oansett orsak eller omfattning;
- k. uppror eller oroligheter;
 - l. åtgärd för räddande av människoliv eller för bärgning;
- m. dolt fel hos godset eller dess beskaffenhet eller tillstånd;
- n. bristfällig förpackning;
- o. bristande eller felaktig märkning;
- p. bristfällighet hos fartyget, vilken ej kunnat upptäckas med användande av tillbörlig uppmärksamhet;
- q. varje annan orsak, som icke beror av fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken han svarar.

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

3 mom. Avlastaren vare icke ansvarig för förlust, minskning eller skada som drabbat bortfraktaren eller fartyget och ej beror av fel eller försummelse av avlastaren eller någon för vilken han svarar.

4 mom. Deviation, som företages för räddande av människoliv eller för bärgning eller av annan skälig anledning, skall icke anses stridande mot denna lag eller fraktavtalet, och vare bortfraktaren förty icke ansvarig för därav uppkommande förlust, minskning eller skada.

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

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

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

6 mom. Har gods av lättantändlig, explosiv eller eljest farlig beskaffenhet inlastats utan att bortfraktaren haft kännedom om dess beskaffenhet äge han efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att ersätta skadan. Avlastaren svare för all skada och utgift, som medelbart eller omedelbart uppkommer i följd av att godset inlastats.

Ändå att bortfraktaren vid godsets inlastning ägde kännedom om dess beskaffenhet, må, där fara sedermera på grund av godset uppstår för fartyg eller last, godset efter omständigheterna lossas, oskadliggöras eller förstöras utan annan ersättningsskyldighet än för fall av gemensamt haveri.

5 §.

Bortfraktaren må avstå från sina rättigheter enligt denna lag och åtaga sig ökade förpliktelser; sker det, skall anteckning därom göras i konossementet.

Denna lag äge ej tillämpning å certeparti; dock att om konossement utfärdats jämlikt certeparti, beträffande konossementet skall gälla vad här stadgas.

Vad i denna lag föreskrives skall ej medföra inskränkning i rätten att i konossement upptaga bestämmelser med avseende å gemensamt haveri.

6 §.

Där godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller särskilda förhållanden eller villkor, under vilka befordringen skall äga rum, göra det skäligt att mellan bortfraktaren, befälhavaren eller agenten och avlastaren överenskommelse träffas eller förbehåll tages om inskränkning i bortfraktarens förpliktelser eller om utvidgning av hans rättigheter enligt denna lag, vare det gällande, såframt konossement ej utfärdas men villkoren intagas i mottagningsbevis, av vars avfattning framgår att det ej är av löpande beskaffenhet.

7 §.

Utan hinder av vad i denna lag stadgas må överenskommelse träffas eller förbehåll göras om inskränkning i bortfraktarens förpliktelser eller utvidgning av hans rättigheter, såvitt angår tiden före godsets inlastning och efter dess lossning.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

Lagen medför ej ändring i vad särskilt är stadgat angående vissa sjöfarts-linjer vilka i anslutning till järnvägslinje utföra internationell transport.

F ö r s l a g
till
L a g
om ändrad lydelse av 70 § utsökningslagen.

Härigenom förordnas, att 70 § utsökningslagen skall erhålla följande ändrade lydelse:

70 §.

Om utmätning av lösören, som blivit sålda, men lämnats kvar i säljarens vård, gälle vad särskilt är stadgat. Om utmätning av gods, varom i 113 § sjölagen förmäles, vare lag som där sägs.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

**Convention internationale pour
l'unification de certaines règles
en matière de connaissement.**

Article 1^{er}.

Dans la présente Convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous:

(a) «Transporteur» comprend le propriétaire du navire ou l'affrètement, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

(b) «Contrat de transport» s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

(c) «Marchandises» comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

(d) «Navire» signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

(e) «Transport de marchandises» couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Article 2.

Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer sera, quant au charge-

**International Convention for the
Unification of certain Rules rela-
ting to Bills of Lading.**

Article 1.

In this Convention the following words are employed with the meanings set out below:

(a) «Carrier» includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper;

(b) «Contract of carriage» applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same;

(c) «Goods» includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried;

(d) «Ship» means any vessel used for the carriage of goods by sea;

(e) «Carriage of goods» covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

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,

Internationell Konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement.

Art. 1.

I denna Konvention brukas följande ord i nedan noga angivna betydelse:

a) »Fraktförare» avser den ägare av fartyg eller befraktare, som är part i ett fraktavtal med en avlastare.

b) »Fraktavtal» användes blott med avseende på det fraktavtal, varom upprättats ett konossement eller liknande åtkomsthändelse rörande befordring av varor till havs, härunder inbegripet konossement eller liknande omförmäld handling, utställd i kraft av ett certeparti, från det sådan fångeshändelse bestämmes rättsförhållandet mellan fraktföraren och innehavaren av handlingen.

c) Under »varor» inbegripas gods, föremål, handelsvaror och saker, av vad slag de vara må, dock icke levande djur och last, som i fraktavtalet angives som lastad å däck och så befordras.

d) »Fartyg» betecknar varje fartyg, som användes för befordring av varor till havs.

e) »Befordring av varor» omfattar tiden efter det varorna inlastats i och till dess de lossats ur fartyget.

Art. 2.

Med förbehåll för bestämmelserna i artikel 6 skall fraktföraren, vad angår alla avtal om befordring av varor till havs, med avseende å lastningen, handhavandet, stuvningen, befordringen, förvaringen, vårdnaden och lossningen va-

ment, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

Article 3.

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour:

(a) Mettre le navire en état de navigabilité;

(b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;

(c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur, ou le capitaine ou agent du transporteur, devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses:

(a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

(b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

(c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

carriage, custody, care and discharge of such goods shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article 3.

(1) The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to

(a) Make the ship seaworthy;

(b) Properly man, equip, and supply the ship;

(c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage, and preservation.

(2) Subject to the provisions of Article 4 the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

(3) After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

(a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage;

(b) Either the number of packages or 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.

ra underkastad det ansvar och de förpliktelser, samt åtnjuta de rättigheter och friheter, som nedan omförmälas.

Art. 3.

1. Fraktföraren skall vara skyldig att före och vid resans början använda skälig omsorg för att:

- a) Sätta fartyget i sjövärdigt skick;
- b) Behörigen bemanna, utrusta och proviantera fartyget;
- c) Försätta lastrummen, kyl- och frysrummen samt alla övriga delar av fartyget, i vilka varor lastas, i lämpligt och säkert skick för deras mottagande, befordring och bevarande.

2. Fraktföraren skall, med förbehåll för bestämmelserna i artikel 4, lämpligt och med omsorg lasta, handhava, stuva, befordra, förvara, vårda och lossa de befordrade varorna.

3. Efter att hava till inlastning mottagit varorna skall fraktföraren, eller fraktförarens befälhavare eller agent, på avlastarens begäran till avlastaren utställa ett konossement, innefattande, bland annat:

a) de ledande märken, som krävas för identifiering av varorna, sådana dessa före början av varornas lastning skriftligen angivits av avlastaren, såvida dessa märken stämplat eller eljest tydligt anbragts på varorna, om dessa icke äro inpackade, eller på lådorna eller förpackningarna, om de förvaras däri, och på sådant sätt, att de under vanliga förhållanden böra förbliva läsliga till resans slut;

b) antingen kolli- eller stycketalet, eller måttet, eller vikten, efter omständigheterna och enligt avlastarens skriftliga uppgift;

c) varornas synliga tillstånd och skick.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au § 3 a) b) et c).

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemnifiera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

En tout cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute respon-

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 paragraph 3 (a), (b), and (c).

(5) The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damage, and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

(6) Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

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.

In any event the carrier and the ship shall be discharged from all lia-

Ingen fraktförare, befälhavare eller fraktförarens agent skall dock vara pliktig att angiva eller upptaga i konossementet märken, ett antal, ett mått eller en vikt, vilka han har allvarlig anledning misstänka icke noggrant återgiva de varor, han verkligen mottagit, eller vilka han saknat skäligen medel att undersöka.

4. Ett sådant konossement skall anses visa, där ej annat styrkes, att varorna av fraktföraren mottagits sådana de beskrivits i överensstämmelse med § 3 a., b. och c.

5. Avlastaren skall anses hava tillförsäkrat fraktföraren, vid tiden för lastningen, riktigheten av märkena, antalet, måttet och vikten, sådana de skriftligen uppgivits av honom; och avlastaren skall gottgöra honom alla förluster, skador och kostnader, som uppkomma eller orsakas av oegentligheter i dessa stycken. Fraktförarens rätt till sådan gottgörelse skall i ingen mån begränsa hans ansvar och hans förbindelser i följd av fraktavtalet gentemot varje annan person än avlastaren.

6. Med mindre skriftligt meddelande om minskning eller skada och den allmänna beskaffenheten av denna minskning eller skada givits fraktföraren eller hans agent i lossningshamnen, före eller vid tiden för varornas bortskaffande och överflyttning under dens vård, som på grund av fraktavtalet äger fordra deras avlämnande, skall bortskaffandet anses visa, där ej annat styrkes, att varorna av fraktföraren avlämnats sådana de beskrivits i konossementet.

Om minskning eller skada icke är synlig, bör meddelandet givas inom tre dagar efter avlämnandet.

Skriftligt meddelande kräves icke, om varans tillstånd i båda parternas närvaro fastställts vid tiden för mottagandet.

I varje fall skola fraktföraren och fartyget vara frikallade från varje ansvarighet för förluster eller skador, såvida icke talan anhängiggjorts inom ett år från varornas avlämnande eller från det avlämnande bort äga rum.

sabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé »Embarqué» pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement »Embarquée». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement et, lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3 § 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé »Embarqué».

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

Article 4.

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou

bility in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

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.

(7) After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a »shipped» bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the »shipped» bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article 3, shall for the purpose of this article be deemed to constitute a »shipped» bill of lading.

(8) Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Article 4.

(1) Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage

I händelse av verkliga eller befarade förluster eller skador skola fraktföraren och mottagaren bereda varandra ömsesidigt all skälig hjälp för besiktning och räkning av varorna.

7. Då varorna blivit inlastade, skall det konossement, som fraktföraren, befälhavaren eller fraktförarens agent har att utfärda till avlastaren, om avlastaren det äskar, vara ett s. k. »lastningskonossement», såvida avlastaren, där han förut mottagit någon åtkomsthandling till varorna, återställer denna handling mot utlämnande av ett »lastningskonossement». Fraktföraren, befälhavaren eller agenten skall ävenledes hava befogenhet att i lastningshamnen anteckna, å den först utfärdade handlingen, namnet eller namnen på det eller de fartyg, i vilka varorna inlastats, samt tiden eller tiderna för inlastningen; skolande denna handling, då den försetts med sådan anteckning och för såvitt den innehåller vad i artikel 3 § 3 sägs, i vad med artikel 3 avses betraktas som ett s. k. »lastningskonossement».

8. Varje förbehåll, avtal eller överenskommelse i ett fraktavtal, befriande fraktföraren eller fartyget från ansvarighet för förlust eller skada rörande varor, som uppkommer på grund av försummelse, fel eller bristande i de plikter eller skyldigheter, vilka bestämmas i denna artikel, eller minskande detta ansvar i annan mån, än denna Konvention föreskriver, skall vara utan kraft och verkan. Förbehåll, varigenom till fraktföraren överlåtes rätten på grund av tagen försäkring, eller varje annat liknande förbehåll skall anses såsom befriande fraktföraren från hans ansvar.

Art. 4.

1. Varken fraktföraren eller fartyget skall vara ansvarig för förluster eller skador, som uppkomma eller orsakas av bristande sjövärdighet, utan så

dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, § 1^{er}. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant:

(a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

(b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;

(c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;

(d) D'un «acte de Dieu»;

(e) De faits de guerre;

(f) Du fait d'ennemis publics;

(g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;

(h) D'une restriction de quarantaine;

(i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;

(j) De grèves ou lockouts ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

(k) D'émeutes ou de troubles civils;

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 paragraph 1 of Article 3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

(2) Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or 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.

är att denna kan tillskrivas en fraktförarens brist på skälig omsorg för att sätta fartyget i sjövärdigt skick eller för att förse fartyget med behörig bemanning, utrustning eller proviantering eller för att försätta lastrummen, kyl- och frysrummen samt alla övriga delar av fartyget, i vilka varor lastas, i lämpligt och säkert skick, så att de ägna sig för varornas mottagande, befordring och bevarande, allt i överensstämmelse med föreskrifterna i art. 3 § 1. Så snart en förlust eller en skada orsakats av bristande sjövärdighet, skall det ligga å fraktföraren eller varje annan person, som vill åtnjuta den i förevarande artikel avsedda befrielsen, att bevisa, att skälig omsorg använts.

2. Varken fraktföraren eller fartyget skall vara ansvarig för förlust eller skada, som uppkommer eller orsakas av:

a) Handlingar, försummelse eller fel av befälhavaren, besättningen, lotsen eller personer i fraktförarens tjänst vid navigeringen eller handhavandet av fartyget;

b) En eldsvåda, med mindre den orsakats genom fel eller försummelse av fraktföraren;

c) Faror, vådor eller ofall till havs eller på andra farvatten;

d) En »Guds handling»;

e) Krigshändelser;

f) Åtgärd av det allmännas fiender;

g) Ett beslag eller en tvångsåtgärd av furste, myndigheter eller folk eller en rättslig handräckningsåtgärd;

h) En karantänsrestriktion;

i) En handling eller underlåtenhet av avlastaren eller varornas ägare, hans agent eller representant;

j) Strejker eller lockouter eller inställande eller hindrande av arbetet, av vad orsak det vara må, delvis eller helt;

k) Uppror eller borgerliga oroligheter;

(l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

(m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;

(n) D'une insuffisance d'emballage;

(o) D'une insuffisance ou imperfection de marques;

(p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

(q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 liv. sterl. par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans

(l) Saving or attempting to save life or property at sea.

(m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.

(n) Insufficiency of packing.

(o) Insufficiency or inadequacy of marks.

(p) Latent defects not discoverable by due diligence.

(q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

(3) The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents 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) Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with goods in an amount exceeding 100 Pounds Sterling per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

This declaration if embodied in the

l) En räddning eller ett försök till räddning av liv eller gods till havs;

m) Avtagande i omfång eller vikt eller varje annan förlust eller skada, som uppkommer av förborgad bristfällighet, särskild beskaffenhet eller vidlådande fel hos varan;

n) En otillräcklighet i inpackning;

o) En otillräcklighet eller bristfällighet i märken;

p) Förborgade fel, undgående skälig uppmärksamhet;

q) Varje annan orsak, som icke uppkommer av handling eller fel av fraktföraren eller av handling eller fel av fraktförarens agenter eller personer i hans tjänst; dock skall bevisbördan ligga å den, som åberopar förmånen av detta undantag, och det skall tillkomma honom att visa, att icke fraktförarens personliga fel eller handling, liksom ej heller fel eller handling av fraktförarens agenter eller personer i hans tjänst, medverkat till förlusten eller skadan.

3. Avlastaren skall icke vara ansvarig för förluster eller skador, som för fraktföraren eller fartyget må uppkomma eller föranledas av vad orsak det vara må, med mindre det föreligger handling, fel eller försummelse av avlastaren, hans agenter eller personer i hans tjänst.

4. Ingen avvikelse från vanlig väg för att rädda eller söka rädda liv eller gods till havs, ej heller någon skälig avvikelse skall betraktas som ett åsidosättande av denna Konvention eller fraktavtalet, och fraktföraren skall icke vara ansvarig för någon därav härrörande förlust eller skada.

5. Fraktföraren liksom fartyget skola icke i något fall svara för förluster av eller skador å varorna eller för förluster eller skador, som därmed sammanhänga, till högre belopp än 100 pund sterling för kolly eller enhet, eller motsvarande värde i annan myntenhet, med mindre dessa varors beskaffenhet och värde angivits av avlastaren före deras inlastning och detta angivande upptagits i konossementet.

Denna i konossementet sålunda intagna uppgift skall gälla som bevis, där

le connaissance constituera une pré-somption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur, qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

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

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

Article 5.

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente Convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissance délivré au chargeur.

bill of lading shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper another maximum amount than that mentioned in this paragraph may be fixed, provided that such maximum shall not be less than the figure above named.

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.

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 bill of lading issued to the shipper. The provisions of this Convention shall not be appli-

ej annat styrkes, men skall ej binda fraktföraren, som må därom anhängiggöra talan.

Genom avtal mellan fraktföraren, befälhavaren eller fraktförarens agent och avlastaren kan ett annat maximibelopp, än i denna paragraf sägs, bestämmas, såvida detta överenskomna maximum icke är lägre än det belopp, som ovan bestämts.

Varken fraktföraren eller fartyget skall i något fall vara ansvarig för förlust av eller skada å varorna eller för förlust eller skada, som därmed sammanhänger, om avlastaren i konossementet lämnat en veterligen falsk uppgift om deras beskaffenhet eller deras värde.

6. De varor av lättantändlig, explosiv eller farlig beskaffenhet, till vilkas inlastning fraktföraren, befälhavaren eller fraktförarens agent icke skulle hava samtyckt med kunskap om deras beskaffenhet och art, skola vid varje tidpunkt, före lossningen, kunna lossas på varje ort eller förstöras eller oskadliggöras av fraktföraren utan ersättningsskyldighet, och avlastaren av dessa varor skall vara ansvarig för varje skada och alla utgifter, som uppkomma eller orsakas direkt eller indirekt av deras inlastning. Om någon av dessa varor, som inlastats med fraktförarens vetskap och samtycke, skulle bliva en fara för fartyget eller lasten, skall den likaledes kunna lossas eller förstöras eller oskadliggöras av fraktföraren, utan ersättningsskyldighet för fraktföraren i annan händelse än, i förekommande fall, vid gemensamt haveri.

Art. 5.

En fraktförare skall äga befogenhet att avstå helt eller delvis från sina rättigheter och friheter eller utvidga sitt ansvar och sina förpliktelser, sådana de förra och de senare bestämts i denna Konvention, såvida detta avstående eller detta utvidgande intagits i det till avlastaren utfärdade konossementet.

Ingen bestämmelse i denna Konvention äger tillämpning på certepartierna; men om konossement utfärdats, då fartyg befraktats enligt certeparti, äro de underkastade villkoren i denna Konvention. Ingen bestämmelse i dessa regler skall anses hindra intagande i ett konossement av vilken som helst tillåten bestämmelse med avseende å gemensamt haveri.

Aucune disposition de la présente Convention ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une chartepartie, ils sont soumis aux termes de la présente Convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

cable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a 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.

Article 6.

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

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 or 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 embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into 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.

Art. 6.

Utan hinder av bestämmelserna i de föregående artiklarna skola en fraktförare, befälhavare eller fraktförarens agent och en avlastare äga befogenhet att, med avseende å egenartade varor vilka de vara må, ingå vilket som helst avtal med vilka villkor som helst rörande fraktförarens ansvarighet och förpliktelser med avseende å dessa varor ävensom fraktförarens rättigheter och friheter med hänsyn till samma varor eller rörande hans förpliktelser med avseende å fartygets sjövärdighet, i den mån sådan överenskommelse icke strider mot goda seder, eller rörande uppmärksamhet och omsorg av personer i hans tjänst eller agenter, beträffande lastningen, handhavandet, stuvningen, befordringen, förvarandet, vårdandet och lossningen av de till havs befordrade varorna, såvida i detta fall intet konossement utställts eller utställs och de överenskomna villkoren intagits i ett vitto, som skall vara en icke löpande handling och innehålla förbehåll därom.

Varje sålunda träffat avtal skall hava full laga verkan.

Det är likväl överenskommet, att denna artikel icke skall äga tillämpning på de vanliga kommersiella försändningar, som företagas i samband med vanliga handelsförrättningar, utan blott på andra försändningar, då egenskaperna och beskaffenheten hos de varor, som skola befordras, samt de omständigheter, betingelser och villkor, varunder befordringen skall försiggå, äro ägnade att göra en särskild överenskommelse berättigad.

Article 7.

Aucune disposition de la présente Convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

Article 8.

Les dispositions de la présente Convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Article 9.

Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente Convention s'entendent valeur or.

Ceux des Etats contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente Convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours de change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

Article 10.

Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans un des Etats contractants.

Article 11.

À l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouver-

Article 7.

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to, the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.

Article 8.

The provisions of this Convention shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

Article 9.

The monetary units mentioned in this Convention are to be taken to be gold value.

Those contracting states in which the pound sterling is not a monetary unit reserve to themselves the right of translating the sums indicated in this Convention in terms of pound sterling into terms of their own monetary system in round figures.

The national laws may reserve to the debtor the right of discharging his debt in national currency according to the rate of exchange prevailing on the day of the arrival of the ship at the port of discharge of the goods concerned.

Article 10.

The provisions of this Convention shall apply to all bills of lading issued in any of the contracting states.

Article 11.

After an interval of not more than two years from the day on which the Convention is signed, the Belgian Go-

Art. 7.

Ingen bestämmelse i denna Konvention förbjuder en fraktförare eller en avlastare att i ett avtal intaga betingelser, villkor, förbehåll eller fritagelser med avseende å fraktförarens eller fartygets ansvar och förpliktelser rörande förlust eller skador, som drabba varorna, eller rörande deras förvaring, vårdnad och handhavande, före lastningen i och efter lossningen ur det fartyg, vari varorna befordras till havs.

Art. 8.

Bestämmelserna i denna Konvention ändra icke fraktförarens rättigheter och förpliktelser, sådana dessa bestämmas av de olika nu gällande lagarna rörande begränsningen av ansvarigheten för ägarna av fartyg, som användas till fart i öppen sjö.

Art. 9.

Med myntenheter, som i denna Konvention omförmälas, förstås myntenheter i guld.

De av de fördragsslutande staterna, vilka icke begagna pund sterling som myntenhet, förbehålla sig rätt att i runda tal efter sina myntsystem förvandla de belopp, som i denna Konvention angivits i pund sterling.

De särskilda staternas lagar kunna förbehålla gäldenären befogenhet att fullgöra sin betalningsskyldighet i det egna landets mynt efter växelkursen å dagen för fartygets ankomst till lossningshamnen för den vara, varom fråga är.

Art 10.

Bestämmelserna i denna Konvention skola tillämpas på varje konossement, som utfärdas i en av de fördragsslutande staterna.

Art. 11.

Senast inom två år från dagen för undertecknandet av Konventionen skall helgiska regeringen sätta sig i förbindelse med regeringarna för de höga fördragsslutande parter, vilka förklarat sig beredda att ratificera Konventionen,

nement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre les dits Gouvernements. Le premier dépôt de ratification sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des Etats qui y prendront part et par le Ministre des Affaires Etrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme du procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, de notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratifications qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux Etats qui ont signé la présente Convention ou qui y auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, le dit Gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

Article 12.

Les Etats non signataires pourront adhérer à la présente Convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence internationale de Bruxelles.

L'Etat qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives du dit Gouvernement.

Le Gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les Etats signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

Government shall place itself in communication with the governments of the high contracting parties which have declared themselves prepared to ratify the Convention with a view to deciding whether it shall be put into force. The ratifications shall be deposited at Brussels at a date to be fixed by agreement among the said governments. The first deposit of ratifications shall be recorded in a procès-verbal signed by the representatives of the powers which take part therein and by the Belgian Minister for Foreign Affairs.

The subsequent deposit of ratifications shall be made by means of a written notification, addressed to the Belgian Government and accompanied by the instrument of ratification.

A duly certified copy of the procès-verbal relating to the first deposit of ratifications, of the notifications referred to in the previous paragraph, and also of the instruments of ratification accompanying them, shall be immediately sent by the Belgian Government through the diplomatic channel, to the powers who have signed this Convention or who have acceded to it. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the said Government shall inform them at the same time of the date on which it received the notification.

Article 12.

Non-signatory states may accede to the present Convention whether or not they have been represented at the International Conference at Brussels.

A state which desires to accede shall notify its intention in writing to the Belgian Government, forwarding to it the document of accession, which shall be deposited in the archives of the said Government.

The Belgian Government shall immediately forward to all the states which have signed or acceded to the Convention a duly certified copy of the notification and of the act of accession, mentioning the date on which it received the notification.

i ändamål att få avgjort, huruvida anledning förefinnes att försätta densamma i gällande kraft. Ratifikationerna skola deponeras i Bryssel å den tid, som överenskommes mellan de nämnda regeringarna. Över det första deponerandet av ratifikationer skall föras protokoll, som undertecknas av representanterna för de stater, som komma att därvid delta, samt Belgiens minister för utrikes ärendena.

Senare deponeringar skola ske genom skriftligt, till belgiska regeringen riktat meddelande, åtföljt av ratifikationsinstrument.

Bestyrkt avskrift av protokollet över det första deponerandet av ratifikationer, av de i föregående stycke omförmälda meddelanden samt av dem åtföljande ratifikationsinstrument skall genom belgiska regeringens försorg på diplomatisk väg omedelbart tillställas de stater, som undertecknat förevarande Konvention eller anslutit sig till densamma. I fall, som i föregående stycke avses, skall nämnda regering på samma gång tillkännagiva, vilken dag den mottagit meddelandet.

Art. 12.

De stater, som icke undertecknat, skola kunna ansluta sig till förevarande Konvention, vare sig de varit representerade vid den internationella konferensen i Bryssel eller icke.

Den stat, som önskar ansluta sig, har att skriftligen meddela belgiska regeringen sin avsikt och tillika till densamma översända anslutningshandlingen, som skall deponeras i sagda regeringens arkiv.

Belgiska regeringen skall omedelbart till alla stater, som undertecknat eller anslutit sig till Konventionen, översända bestyrkt avskrift av meddelandet och anslutningshandlingen under angivande tillika av dagen, då den mottagit meddelandet.

Article 13.

Les Hautes Parties contractantes peuvent, au moment de la signature du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas soit à certains soit à aucun des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou de l'autre de ces Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente Convention séparément pour l'un ou plusieurs des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

Article 14.

A l'égard des Etats qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente Convention produira effet un an après la date du procès-verbal de ce dépôt. Quant aux Etats qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi que dans les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 13, alinéa 2, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 11, alinéa 2 et à l'article 12, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement belge.

Article 15.

S'il arrivait qu'un des Etats contractants voulût dénoncer la présente Convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres Etats, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

Article 13.

The high contracting parties may at the time of signature, ratification or accession, declare that their acceptance of the present Convention does not include any or all of the self-governing dominions, or of the colonies, overseas possessions, protectorates or territories under their sovereignty or authority, and they may subsequently accede separately on behalf of any self-governing dominion, colony, overseas possession, protectorate or territory excluded in their declaration. They may also denounce the Convention separately in accordance with its provisions in respect of any self-governing dominion, or any colony, overseas possession, protectorate or territory under their sovereignty or authority.

Article 14.

The present Convention shall take effect, in the case of the states which have taken part in the first deposit of ratifications, one year after the date of the protocol recording such deposit. As respects the states which ratify subsequently or which accede, and also in cases in which the Convention is subsequently put into effect in accordance with Article 12, it shall take effect six months after the notifications specified in paragraph 2 of Article 11 and paragraph 2 of Article 12 have been received by the Belgian Government.

Article 15.

In the event of one of the contracting states wishing to denounce the present Convention, the denunciation shall be notified in writing to the Belgian Government, which shall immediately communicate a duly certified copy of the notification to all the other states informing them of the date on which it was received.

Art. 13.

De höga fördragsslutande parterna kunna vid undertecknandet, deponerandet ay ratifikationerna eller anslutningen till Konventionen förklara, att deras antagande av densamma icke äger tillämpning eller gäller endast beträffande vissa av de autonoma dominier, kolonier, besittningar, protektorat eller på andra sidan havet belägna territorier, vilka befinna sig under deras suveränitet eller skydd. Likaså kunna de senare ansluta sig för autonomt dominium, koloni, besittning, protektorat eller territorium på andra sidan havet, som sålunda uteslutits i deras ursprungliga förklaring. De kunna ävenledes i överensstämmelse med här givna bestämmelser uppsäga förevarande Konvention särskilt för autonomt dominium, koloni, besittning, protektorat eller territorium på andra sidan havet, som befinner sig under deras suveränitet eller skydd, eller för flera av dem.

Art. 14.

För de stater, som deltagit i det första deponerandet av ratifikationer, skall förevarande Konvention träda i kraft efter ett år, räknat från dagen för protokollet över deponerandet. Beträffande stater, som ratificera senare eller ansluta sig till Konventionen, så ock i fall, då anslutning sker senare enligt artikel 13 stycket 2, skall Konventionen träda i kraft sex månader sedan meddelanden, som omförmälas i artikel 11 stycket 2 och artikel 12 stycket 2, kommit belgiska regeringen tillhanda.

Art. 15.

För den händelse någon av de fördragsslutande staterna skulle vilja uppsäga förevarande Konvention, skall uppsägningen skriftligen meddelas belgiska regeringen, som omedelbart skall delgiva samtliga övriga stater bestyrkt avskrift av meddelandet jämte uppgift, när den mottagit detsamma.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'Etat seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

The denunciation shall only operate in respect of the state which made the notification, and on the expiry of one year after the notification has reached the Belgian Government.

Article 16.

Article 16.

Chaque Etat contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention.

Any one of the contracting states shall have the right to call for a fresh conference with a view to considering possible amendments.

Celui des Etats qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres Etats, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

A state which would exercise this right should notify its intention to the other states through the Belgian Government, which would make arrangements for convening the conference.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

Protocole de signature.

En procédant à la signature de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, les Plénipotentiaires soussignés ont adopté le présent Protocole qui aura la même force et la même valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte même de la Convention à laquelle il se rapporte.

Les Hautes Parties contractantes pourront donner effet à cette Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en introduisant dans leur législation nationale les règles adoptées par la Convention sous une forme appropriée à cette législation.

Elles se réservent expressément le droit:

1° De préciser que, dans les cas prévus par l'article 4, alinéa 2, de c) à p), le porteur du connaissement peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non couverts par le paragraphe a);

2° D'appliquer en ce qui concerne le cabotage national l'article 6 à toutes catégories de marchandises, sans tenir compte de la restriction figurant au dernier alinéa du dit article.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

Uppsägningen skall medföra verkan allenast beträffande den stat, som meddelat densamma, och först sedan ett år förflutit efter det meddelandet kommit belgiska regeringen tillhanda.

Art. 16.

Envar fördragsslutande stat skall äga påkalla sammanträddandet av en ny konferens i ändamål att undersöka, vilka förbättringar kunna införas i denna Konvention.

Den stat, som gör bruk av denna rätt, skall ett år dessförinnan meddela de andra staterna denna sin avsikt genom belgiska regeringen, vilken åtager sig att sammankalla konferensen.

Som skedde i Bryssel, i ett enda exemplar, den 25 augusti 1924.

Protokoll vid undertecknandet.

Skridande till undertecknande av den internationella Konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement, hava undertecknade befullmäktigade godkänt förevarande protokoll, som skall hava samma kraft och samma värde, som om dess bestämmelser intagits i själva texten till Konventionen, vartill det hänför sig.

De höga fördragsslutande parterna skola kunna bringa denna Konvention i tillämpning antingen genom att upphöja den till lag eller genom att i den särskilda statens lagstiftning upptaga de av Konventionen godkända reglerna i en efter samma lagstiftning lämpad form.

De förbehålla sig uttryckligen rätten:

1) Att bestämma, att i de fall, som avses i art. 4 stycket 2 c)—p), innehavaren av konossementet kan visa personligt fel av fraktföraren eller sådana fel hos personer i hans tjänst, som icke inbegripas under paragraf a);

2) Att, vad angår det egna landets kustfart, tillämpa artikel 6 på alla slags varor utan avseende å inskränkningen i sista stycket av nämnda artikel.

Som skedde i Bryssel, i ett enda exemplar, den 25 augusti 1924.

(Underskrifter.)

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Särö den 18 juli
1935.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern HANSSON, statsråden SCHLYTER, WIGFORSS, SKÖLD.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Schlyter, anmäler av 1933 års sjölagstiftningskommitté utarbetade, av motiv åtföljda förslag till

- 1) lag om ändring i vissa delar av sjölagen;
- 2) lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement; samt
- 3) lag om ändrad lydelse av 70 § utsökningslagen.

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över nämnda lagförslag måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Bernt Nilsson.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 22 januari 1936.

N ä r v a r a n d e:

justitierådet APPELBERG,
regeringsrådet KELLBERG,
justitieråden GELJER,
BAGGE.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokoll över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 18 juli 1935, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättade förslag till *lag om ändring i vissa delar av sjölagen, lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement samt lag om ändrad lydelse av 70 § utsökningslagen.*

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Erik Hagbergh.

I anledning av förslagen avgåvos följande yttranden av lagrådet och dess särskilda ledamöter.

Förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen.

28 §.

Justitierådet Appelberg:

Sjölagens stadgande i förevarande paragraf avser allenast förbud för befälhavaren mot att i kajutan och andra fartygsrum, vilka icke äro avsedda för last, medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning. Gods för personligt bruk får han alltså där medföra. Om befälhavarens rätt att disponera lastrummen säges intet. Man har att döma av förarbetena utgått från att, om befälhavaren i hemlighet och således utan att erlægga frakt i lastrum medtagit gods, vare sig handelsvaror eller annat, han gjort sig skyldig till brott jämlikt 290 § sjölagen eller försummelse i tjänsten som föranleder ersättningskyldighet. I övrigt torde väl befälhavaren på grund av sin rätt att ingå fraktavtal å redarens vägnar icke kunna anses förhindrad att låta inlasta gods för egen eller annans räkning, men man har tydligen tänkt sig att, även om en dylik rätt för befälhavaren att medtaga gods för egen räkning icke vore

lämplig, någon uttrycklig bestämmelse härutinnan icke vore behöfelig då redaren ju har möjlighet att giva samt göra respekterade de föreskrifter som han i detta hänseende finner nödiga.

Förslaget utvidgar förbudet mot medtagande av handelsvaror att gälla även lastrummen. Då förbudet endast riktar sig mot medtagande av handelsvaror, synes bestämmelsen innebära att det är medgivet för befälhavaren att för eget eller annans personliga bruk medtaga annat gods än handelsvaror, något som såvitt det gäller medtagande i lastrum näppeligen kan vara lämpligt. Frågan bör ses i belysning av stadgandet i den föreslagna 74 §, där ävenledes endast handelsvaror omnämnas. I motsvarande paragraf i de preliminära danska och norska förslagen, vilka beträffande 28 § upptaga, om än med annat uttryck, samma regel som det svenska förslaget, ges förbud för bortfraktaren mot att medtaga »gods» för egen eller annans räkning. Vill man icke, såsom jag anser välbetänkt, bibehålla sjölagens ståndpunkt att i förevarande hänseenden göra skillnad mellan olika skeppsrums, synes svårligen riktigt att låta förbudet i 74 § gälla endast handelsvaror; och då enligt min mening olika regler icke gärna böra givas i de båda nu omnämnda paragraferna, synes även den föreslagna 28 § böra undergå jämkning.

48 §.

Lagrådet:

I förhållande till sjölagen företer denna paragraf särskilt i två hänseenden ändringar i fråga om befälhavarens behörighet att å redarens vägnar företaga rättshandlingar. Den väsentligaste ändringen ligger däri att skillnaden mellan behörigheten i och utom hemorten skall bortfalla. Enligt förslaget skall vidare den behörighet att utom hemorten bortfrakta fartyget som hittills tillkommit befälhavaren upphöra. Beträffande såväl den ena som den andra av dessa förändringar kan man hysa en viss tvekan redan ur den synpunkten att ingendera av dem, såvitt utredningen ger vid handen, föranletts av några därom framställda önskemål från deras sida vilka i det praktiska livet därav beröras.

Det avgörande skälet för den förstnämnda förändringen har enligt motiven varit en önskan att — så långt detta låte sig göra med hänsyn till reglerna om ansvarsbegränsning och sjöpanträtt — undvika de svårigheter vartill gällande lags ståndpunkt i detta hänseende visat sig leda i rättspraxis. Här emot kan emellertid anföras att, då det av lätt förklarliga skäl icke föreslagits att nu vidtaga någon ändring i de stadganden som genom lagen den 18 maj 1928 givits i 254 och 267 §§ sjölagen, såvitt därstädes åtskillnad göres mellan rättshandlingar företagna i och utom hemorten, och det därför måste förväntas att svårigheter av nyss antydda slag alltjämt skola göra sig gällande, den eftersträfvade vinsten av den föreslagna ändringen skulle bli i avsevärd grad ofullständig. Därtill kommer att den nu berörda bristande överensstämmelsen mellan de särskilda stadgandena ur systematisk synpunkt måste förefalla mindre tilltalande.

Vad angår rätten att bortfrakta fartyget bör uppmärksammas att föränd-

ringen därutinnan inbegriper ej allenast hel- och delbefraktning utan också stycke godsbebefraktning samt passagerarebefordran. Det kan måhända vara tvivel underkastat om den legala behörigheten för befälhavaren i förevarande hänseende verkligen — särskilt såvitt angår den inrikes sjöfarten och överhuvud taget de smärre fartygen — är av så liten betydelse att föreskriften om densamma lämpligen bör utgå. I den mån redan nu föreligger en sedvana som i strid mot lagen ger befälhavaren i den kortare trafiken rätt att även i fartygets hemort ingå avtal om frakt och passagerarebefordran, bör samma sedvana efter nya lagens införande kunna åberopas för rätt att i fartygets hemort — och då själfvallet också utom hemorten — ingå dylika avtal. Men i övrigt kan naturligen den omständigheten att befälhavare hittills brukat i överensstämmelse med lagens föreskrift utom fartygets hemort sluta avtal av nu ifrågasättande beskaffenhet icke, sedan denna föreskrift utgått, åberopas såsom stöd för en sedvanerätt.

Lagrådet ifrågasätter med hänsyn till vad sålunda anförts om icke i de hänseenden som nu berörts sjölagens ståndpunkt i fråga om befälhavarens behörighet lämpligen bör bibehållas. Därest emellertid befälhavarens rätt att utom hemorten bortfrakta fartyget anses böra borttagas, torde, med hänsyn till den i viss mån svävande innebörden av uttrycket rättshandlingar som avse resans utförande, åt förändringen böra givas tydligt uttryck i lagtexten.

Det i paragrafens andra stycke upptagna stadgandet har tillkommit genom ett sammanförande av de regler som för närvarande givas i 49 § andra stycket samt 51 § sjölagen och innefattar samtidigt vissa modifikationer i såväl materiellt som formellt avseende av dessa regler.

Medan sålunda sjölagen i 49 § lämnar föreskrift blott för sådana fall då befälhavaren utan laga anledning upptagit lån eller verkställt försäljning eller då han upptagit större lån eller sålt mer än behovet krävde, upptager förslaget ett mera allmänt stadgande som har avseende — förutom å de i 51 § sjölagen berörda fallen då befälhavaren handlat i strid med särskild föreskrift av redaren — å samtliga fall då befälhavaren överskridit ställningsfullmaktens gränser. I förslaget uttryckes detta så att befälhavaren överskridit sin »behörighet»; och kommittén har i motiven till paragrafen yttrat att sjölagens terminologi i ämnet syntes böra bringas i överensstämmelse med den som begagnas i 1915 års lag om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område. Det kan emellertid med skäl ifrågasättas om förslaget på denna punkt står i god överensstämmelse med avtalslagens terminologi. Avtalslagen, som icke uttryckligen behandlar det fallet att en fullmäktig överskridit själva fullmakten, vare sig ställningsfullmakt eller annan fullmakt, avser med fullmäktigens behörighet just hans makt att genom rättshandlingar förplikta huvudmannen och lärer vid sådant förhållande ingalunda få anses räkna med — såsom förslaget gör — att behörigheten skall, om den med vilken rättshandling slutas är i god tro, kunna överskridas med bindande verkan för huvudmannen. Vill man, såsom lämpligt torde vara, eftersträva överensstämmelse med avtalslagens terminologi, synes därför uttrycket behörighet i förevarande sammanhang böra undvikas och en

omredigering i närmare överensstämmelse med den tankegång som ligger till grund för sjölagens bestämmelser vara att förorda.

Vid sammanförandet i förevarande paragrafs andra stycke av de bestämmelser som nu finnas i 49 § andra stycket och 51 § sjölagen hava uteslutits de bevisbörderegler, olika för vardera fallet, som sjölagen uppställer. Kommittén har med hänsyn till den fria prövning av beviset som numera äger rum ansett uttryckliga bestämmelser angående bevisbördan kunna undvaras och i detta avseende vidare framhållit att det vore förenat med vansklighet att uppdraga gränsen mellan händelser där bevisbördan om god tro borde läggas på tredje man och sådana fall där redaren hade att styrka ond tro. Häremot kan anmärkas att det ifrågavarande stadgandet i förslaget genom den avfattning det sålunda erhållit blivit i viss mån oklart. Då själva lagtexten icke lämnar någon antydning om att man i de särskilda fallen har att följa olika bevisbörderegler, torde nämligen den uppfattning, som lär vara gängse, att god tro i allmänhet skall presumeras, lätt kunna leda därtill att förevarande stadgande antages bygga på denna förutsättning. Lagrådet är av den mening att man i dessa frågor bör i den mån så låter sig göra i lagtexten giva ledning beträffande bevisbördan. Att bevisbördan i de fall då befälhavaren åsidosatt en av redaren lämnad inskränkande föreskrift bör åvila redaren torde vara tydligt av samma skäl som ligga till grund för 51 § sjölagen och 11 § första stycket avtalslagen. I den mån lagen i övrigt för särskilda fall tillmäter god tro avgörande betydelse torde i allmänhet skäl tala för en sådan bevisbörderegler som den i 49 § sjölagen meddelade. Lagrådet förordar i förevarande hänseende en differentiering efter de grundlinjer som framgå av sjölagens nu berörda stadganden.

59 §.

Lagrådet:

I kommitténs motiv angives att med bestämmelsen i § 512 tyska handelslagen, till vilken stadgandet i förevarande paragraf återgår, avses att uttrycka att befälhavarens ansvarighet även i förhållande till andra intressenter än redaren skall bedömas strängare än enligt de allmänna reglerna om skadestånd i utomobligatoriska rättsförhållanden. I det tyska lagrummet uppräknas de intressenter om vilka sålunda är fråga, nämligen befraktare, avlastare och lastemottagare, passagerare, besättning och skeppsborgenär vilkens fordran uppkommit på grund av ett kreditavtal, samtliga alltså sådana personer till vilka redaren står i ett på avtal grundat rättsförhållande. Under det att vår lag i förevarande paragraf nämner, jämte redaren, endast lastägare, förklarar förslaget regeln skola gälla lastägare eller annan. I följd av användandet av uttrycket »eller annan» måste stadgandet anses avse även sådana personer till vilka redaren ej står i avtalsförhållande; stadgandet kommer att gälla även skadestånd till personer vilka icke stå i obligatoriskt rättsförhållande till vare sig redaren eller befälhavaren. Härigenom förfelas i viss mån syftet med stadgandet, som lär vara bland annat att angiva att befälhavaren mot vissa personer svarar såsom vore han bunden ex contractu. Då det synes vara

av viss vikt att upprätthålla skillnaden mellan befälhavarens särskilda ansvars-skyldighet mot omförmälda intressenter och den enligt allmänna skadestånds-regler föreliggande ersättningsskyldigheten mot helt utomstående, synes detta böra tydliggöras genom ändrad avfattning. Klart är att den föreslagna jämk-ningsregeln bör avse båda slagen av skadestånd.

71 §.

Lagrådet:

Med anledning därav att i åtskilliga yttranden över 1924 (1929) års ut-kast framställt erinran att ej med tydlighet framginge vilka bestämmelser i lagen vore av tvingande natur har i förevarande paragraf upptagits stad-gande att de i befракningskapitlet givna reglerna angående fraktavtal skola, där ej annat stadgas, lända till efterrättelse allenast såvitt ej annat är ut-tryckligen överenskommet eller eljest må anses avtalat eller ock följer av sed-vänja. Att sålunda, i likhet med vad som skett t. ex. i köplagen, meddelas uttryckligt stadgande rörande de föreslagna lagbestämmelsernas räckvidd torde för undvikande av missförstånd vara lämpligt. Stadgandets avfattning synes emellertid i visst avseende icke vara fullt tydlig.

Enligt uttalande i motiven har man med orden »angående fraktavtal» sökt giva erforderlig begränsning åt den uttalade regeln. Särskilt har avsikten varit att utanför densamma skulle falla stadgandena i konossementsavsnittet, vilka såsom givna i tredje mans intresse även oberoende av särskilt lagbud måste i viss utsträckning betraktas såsom tvingande. Enahanda vore — an-föres vidare i motiven — förhållandet med det i tredje mans intresse till-komna stadgandet i 104 §; att bestämmelsen i 72 § i viss omfattning vore tvingande framginge, förutom av dess i viss mån offentlighetsrättsliga karaktär, av 122 § i förslaget. Härförutom må framhållas att även andra än nu an-givna lagrum innehålla föreskrifter vilka såsom avseende tredje mans rätt måste anses tvingande. Så är exempelvis förhållandet med 97 §, 127 § och 135 § andra stycket.

Den avgränsning mellan dispositiva och tvingande bestämmelser som sålunda får anses åsyftad har enligt lagrådets åsikt knappast erhållit ett otvetydigt uttryck genom de använda orden »angående fraktavtal». Särskilt må anmär-kas att även bestämmelserna rörande konossement kunna i viss mån sägas angå fraktavtal. Då det synes angeläget att berörda otydlighet såvitt möjligt und-danröjes, hemställer lagrådet att stadgandets avfattning i denna del måtte und-dergå någon jämkning. Möjligen skulle den avsedda innebörden klarare fram-träda om i stället för nyssnämnda ord användes t. ex. uttrycket »som angå för-hållandet mellan bortfraktaren och befraktaren eller avlastaren».

Bland de omständigheter som kunna medföra att de i lagen förekommande dispositiva bestämmelserna sättas ur kraft nämnes »sedvänja». Särskild upp-märksamhet förtjäna i detta avseende de kutymer som i åtskilliga hamnar utbildats i fråga om fartygs lastning och lossning med mera, s. k. customs of the port. Dessa kutymer kunna vara av synnerligen skiftande beskaf-fenhet, men äro i regel till bortfraktarens nackdel. Uppmärksammas bör

att en dylik kutym — såframt den ej uttryckligen åberopats i fraktavtalet eller eljest av parterna förutsatts skola gälla — icke under alla omständigheter kan tillerkännas bindande verkan. Givet är — och detta är tydligen innebörden i förevarande hänseende av den föreslagna lagtexten — att härför måste krävas att kutymen är av den fasthet och i övrigt av den beskaffenhet att den får anses äga karaktären av en verklig sedvänja. Att i lagen närmare angiva vilka krav som sålunda böra ställas på kutymen möter stora vanskligheter och kan därför icke ifrågasättas. Lagrådet har ansett sig böra framhålla dessa synpunkter för att hindra den möjliga missuppfattningen att genom det föreslagna stadgandet giltigheten av omförmälda kutymer skulle utan vidare anses fastslagen.

Enligt förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement äger Konungen förordna, att vid befordran av gods sjöledes mellan Sverige och främmande stat, som är ansluten till konventionen, vissa i nämnda lag upptagna bestämmelser skola lända till efterrättelse i stället för vad sjölagen i motsvarande delar innehåller. Rörande den inskränkning i tillämpningen av bestämmelserna i befракtningskapitlet som på grund av sådant förordnande kan ifrågakomma torde i kapitlets inledande bestämmelser böra intagas en hänvisning, vilken synes kunna erhålla plats i förevarande paragraf.

72 §.

Lagrådet:

Enligt sin lydelse har denna paragraf avseende å befракtning i allmänhet och följaktligen även å tidsbefракtning. Jämlikt 138 § i förslaget skola emellertid vissa inskränkningar i vad sålunda stadgas gälla vid sistnämnda slag av befракtning. En erinran härom synes lämpligen böra göras i förevarande paragraf.

74 §.

Lagrådet:

Från den i paragrafen uttalade regeln göres uttryckligt undantag för det fall att befракta ren samtyckt till att bortfrakta ren för egen eller annans räkning medtager handelsvaror. Att detta undantag skall gälla torde dock omedelbart framgå av 71 §. Att särskilt nämna befракta rens samtycke i förevarande paragraf synes mindre egentligt även ur den synpunkten att med samma fog kunnat här omnämnas undantag som följa av sedvänja, vilket dock icke skett. Lagrådet hemställer att orden »utan befракta rens samtycke» få utgå.

Justitierådet Appelberg:

Angående eventuellt utbyte av uttrycket »handelsvaror» mot »gods» hänvisas till vad vid 28 § av mig anförts.

77 §.

Justitierådet Appelberg:

Förslaget stadgar i sista stycket av förevarande paragraf att, när fartyget ej kan förläggas till sedvanlig lastningsplats, bortfrakta ren har att välja

plats där lastningen skäligen kan försiggå. För stadgandet, som går en medelväg mellan vad som gäller i Sverige å ena sidan samt i Danmark och Norge å den andra, kunna onekligen ur teoretisk synpunkt goda skäl framföras. Men ur praktisk synpunkt möta betänkligheter. Avgörandet av frågan huruvida, när sedvanlig lastningsplats ej kan nås, den plats som bortfraktaren valt är sådan att lastningen där skäligen kan försiggå kommer uppenbarligen att bero av i hur hög grad kostnaderna för lastningen på den senare platsen överstiga vad lastningen eljest skulle betinga. Att bedöma när en dylik ökning skall anses hava överskridit skälighetsgränsen, kan bliva föremål för de mest skilda omdömen. Därest fråga endast vore om utgivande av ersättning, vore mindre att anmärka mot en dylik obestämd regel; men då det gäller ett stadgande som bland annat skall reglera tidpunkten för liggetidens början, synes det icke tillfredsställande att förläna detta en så svävande avfattning att det lätt kan giva anledning till tvister. Det måste anses synnerligen viktigt att härutinnan få en enkel och klar regel. Därest det icke finnes lämpligt att återgå till den i utkastets 1 § upptagna regeln, förordar jag att man i frågan ställer sig på den ståndpunkt som de gällande danska och norska sjölagarna intaga.

82 §.

Lagrådet:

Då förslaget i förevarande paragraf föreskriver att där omförmäld anmälan ej må äga rum före fartygets ankomst till lastningshamnen, avses enligt motiven till 83 § icke att fordra att fartyget skall hava inkommit i lastningshamnen. Det skall räcka att fartyget är i viss trygg närhet av lastningsplatsen. Uttrycket »ankomst till lastningshamnen» kan emellertid lätt komma att uppfattas så att fartyget skall vara inne i hamnen. På grund härav och då såsom i motiven även antydes ofta kan ifrågakomma att lasta på platser där några bestämda gränser för hamnområdet icke finnas, synes det i utkastet använda ordet lastningsorten giva mera träffande uttryck åt vad man vill utsäga.

83 §.

Lagrådet:

I 71 § har förslaget givit uttryck åt de rörande befraktning givna bestämmelsernas egenskap att i regel vara fakultativa. De ingå såsom beståndsdel av ett avslutat fraktavtal i den mån ej detta på de punkter, som de föreslagna bestämmelserna upptagit till behandling, av parterna gives ett annat innehåll. Beträffande lastningsplats och lastningstid förekommer ofta i certepartierna en mer eller mindre fullständig reglering. Lagbestämmelser äro emellertid även rörande dessa frågor av behovet påkallade, ej blott för det fall att certeparti ej slutits eller att undantagsvis bestämmelser om nämnda frågor ej kommit att intagas i upprättat certeparti utan även då certepartiet endast ofullständigt reglerat desamma. Ett fullständigande genom lagens stadganden av avtalsbestämmelser som endast delvis reglera dessa frågor har också skett i 82 § såväl för det fall att lastningsplats avtalats som för det fall att avtal om

viss lastningsplats icke träffats, nämligen beträffande förutsättningarna för verkan i visst avseende därav att anmälan göres om fartygets lastklarhet. De i 83 § givna bestämmelserna avse däremot endast fall då viss lastningsplats ej avtalats. Första punkten i 83 § innehåller emellertid en regel, som torde böra tillämpas vare sig viss lastningsplats avtalats eller ej. Någon anledning att icke giva uttryckligt stadgande härom kan så mycket mindre anses föreligga som den i nämnda punkt upptagna regeln utgör undantag från 82 §, vilken såsom nyss nämnts avser jämväl det fall att viss lastningsplats avtalats. Ett sådant upptagande till reglering ej blott i 82 § utan även i 83 § av fall då viss lastningsplats avtalats synes naturligt även på den grund att första punkten i 84 § uppenbarligen gäller jämväl sådant fall.

Bestämmelsen i andra punkten av förevarande paragraf läser skola innebära att, i fall där hinder föreligger för fartygets förläggande till lastningsplats varom i 77 § stadgas — d. v. s. då fartyget icke kan förläggas till anvisad plats eller till sedvanlig lastningsplats och ej ens till plats där lastningen av ifrågavarande gods skäligen kan försiggå — och nämnda hinder icke består i trafikanhopning eller annan dylik omständighet, frågan om verkningarna i nu förevarande hänseende av anmälan om fartygets lastklarhet lämnats öppen. Så torde dock knappast stadgandet kunna uppfattas. Dess avfattning synes närmast giva anledning till den tolkningen att, om ej undantagsfall föreligger som angives i 83 §, den omständigheten att fartyget ej är å lastningsplats varom i 77 § stadgas har till följd att liggetiden ej börjar att löpa. Då dessa undantag i andra punkten begränsats till fall av trafikanhopning eller annan dylik omständighet, torde i alla andra fall — fränsett de i första punkten nämnda — bortfraktaren få vidkännas den olägenheten att liggetiden ej löper. En jämkning av ordalagen synes alltså erforderlig i händelse man vill ernå att i andra än de i 83 § uppräknade fallen frågan blir lämnad öppen. Det kan emellertid ifrågasättas om icke ändring borde ske sålunda att trafikanhopning kommer att framstå allenast såsom ett exempel på fall, då bortfraktaren, om han ej skäligen kunnat taga uppkommande hinder i beräkning vid avtalets ingående, kan anmäla fartyget lastklart med i paragrafen avsedd verkan.

86 §.

Lagrådet:

I förslaget har man övergivit sjölagens ståndpunkt att i lagen fixera överliggetidersättningens storlek. De skäl som härför anförts äro onekligen välgående, och såvitt gäller det större tonnaget vill lagrådet icke ifrågasätta att förslagets ståndpunkt frångås. Däremot synes tveksamt om det icke vore lämpligt att för fartyg om högst 400 tons nettodräktighet införa en fast skala för överliggetidersättning. I 81 § göres beträffande reglering av liggetidens längd skillnad mellan dessa båda kategorier av fartyg, i det där en bestämd skala fastställes för det mindre tonnaget. Liknande skäl som de därvid anförda tala, om än icke med samma styrka, för att göra åtskillnad även här. Såsom en omständighet som talar mot fixerandet av ersättningsbeloppen kan

visserligen framhållas penningvärdets föränderlighet, men detta skäl torde icke böra överskattas. I avseende härå må påpekas att det i 1891 års sjölag bestämda beloppet, 40 öre per ton för ångfartyg, ännu i dag kan anses i många fall utgöra skälig överliggetidsersättning. Detta framgår bland annat av det yttrande som i anledning av 1927 års riksdags hemställan om utredning rörande sådan ersättning avgivits av Sveriges allmänna sjöfartsförening, i vilket yttrande föreningen framlagt detaljerat förslag till ersättningsbelopp, upptagande för ång- och motorfartyg av över 1,000 tons dräktighet det nämnda beloppet 40 öre, under det att för fartyg med lägre dräktighet ersättningsbeloppet satts högre i mån av tontalets minskning. En bristfällighet i nuvarande sjölag är onekligen att där icke skett någon differentiering av ersättningsbeloppen efter fartygens storlek. Uppställes i lagen en fast skala i ungefärlig överensstämmelse med sjöfartsföreningens förslag, torde man däremot kunna utgå från att den åtminstone avsevärd tid framåt får en viss funktion att fylla, särskilt i vårt land vars handelsflotta till stor del utgöres av fartyg med låg dräktighet. Väl är riktigt att, såsom i kommitténs motiv angives, flertalet av de sammanslutningar som hörts över utkastet tillstyrkt eller förklarat sig icke hava något att erinra mot dess stadgande i förevarande hänseende, men härutinnan må framhållas att fråga om att göra åtskillnad mellan det större och mindre tonnaget, på sätt sedermera skett beträffande liggetidens beräkning, då icke var uppe. Lagrådet ifrågasätter därför om ej spørsmålet angående en fast överliggetidsersättning i nu angiven omfattning bör upptagas till förnyat övervägande.

87 §.

Lagrådet:

Innebörden av den i första stycket av förevarande paragraf givna föreskriften att, om gemensam tid är bestämd för lastning och lossning, därav icke må för lastningen tagas i anspråk mera än att skälig tid återstår för lossningen, kan — på sätt förarbetena till stadgandet utvisa — sägas vara den att, i händelse enligt fraktavtalet må förekomma såväl liggetid som överliggetid, bortfraktaren ej är pliktig att låta fartyget vänta på lastningsplatsen längre än att skälig tid kan beräknas återstå för att lossningen skall kunna avslutas före överliggetidens utgång. I enlighet härmed skall vid bestämmande av den tid som får användas för lastningen tagas hänsyn ej blott till den sammanlagda liggetiden utan även till den överliggetid som må ifrågakomma för lastningen och lossningen tillsammans. Med den sålunda angivna innebörden av föreskriften i paragrafens första stycke synes det i andra stycket upptagna stadgandet att överliggetid icke må beräknas förrän liggetiden i dess helhet gått tillända — åtminstone om det fattas efter orden — ej väl överensstämma. Meningen därmed är emellertid, efter vad motiven giva vid handen, icke att hela liggetiden skall hava utnyttjats innan överliggetid får tagas i beräkning, utan fastmera att befraktaren ej behöver betala för dröjsmål vid lastningen om blott lossningen så påskyndas att den för lastning och lossning tillsammans använda tiden icke överskrider den avtalade ligge-

tiden. För undvikande av missförstånd torde därför avfattningen av sistnämnda stadgande böra undergå någon jämkning.

88 §.

Lagrådet:

Förslaget mening läser vara att, då fråga är om styckegodsbefraktning, bestämmelserna om överliggetid icke, med mindre därom särskilt avtalats, skola komma till användning samt att förty, om blott lastningen verkställes inom skälig tid, ersättning icke skall utgå för någon del av lastningstiden. I det norska förslaget till lagtext har uttrycklig föreskrift intagits att bestämmelserna om överliggetid icke skola tillämpas då fraktavtalet angår styckegods. Även för det svenska förslaget synes ett sådant förtydligande erforderligt, om den ovan angivna meningen skall kunna däri inläggas.

91 §.

Lagrådet:

Av samma skäl som lagrådet under 74 § anfört beträffande orden »utan befraktarens samtycke» hemställes att dessa ord få utgå även ur förevarande paragraf. Utöver vad tidigare anförts må här ytterligare framhållas dels att i fråga om lastning å däck sedvänjan torde äga särskilt stor betydelse och dels att, för den händelse befraktaren icke själv är avlastare, den sistnämndes samtycke kan vara av betydelse, i vilket senare avseende må erinras att sjölagen i motsvarande sammanhang talar endast om avlastarens samtycke.

92 §.

Lagrådet:

Under det att i 115 § av gällande sjölag stadgas skyldighet för den som inlastar gods, vars förande kan medföra äventyr för fartyget eller för den övriga lasten, att angiva denna godsets beskaffenhet, meddelas i förevarande paragraf av förslaget regler endast angående gods av lättantändlig, explosiv eller eljest farlig beskaffenhet. I motiven uttalas att ändring i sak i förhållande till sjölagen icke är därmed åsyftad. Enligt lagrådets mening kan emellertid nämnda uttryck svårligen anses avse annan vara än sådan som på grund av sin beskaffenhet i och för sig är att betrakta såsom farlig, således exempelvis icke gods som utgör kontraband och i följd därav kan för fartyget medföra äventyr.

Tillräckliga skäl att sålunda inskränka stadgandets räckvidd synas icke föreligga. I varje fall då medförande av visst gods kan föranleda fara för fartyget eller orsaka att fartyget längre tid uppehålles bör skyldighet finnas att giva tydlig upplysning om denna godsets beskaffenhet. Däremot torde märkning vara påkallad endast då det är godsets beskaffenhet i och för sig som gör detsamma farligt.

94 §.

Lagrådet:

I jämförelse med motsvarande, i 124 § första punkten av gällande sjölag upptagna stadgande företer bestämmelsen i förevarande paragraf den olikheten att enligt denna bestämmelse meddelande av bevis om godsets mottagande ankommer å befälhavaren eller den i hans ställe bemyndigats, under det att enligt förstnämnda stadgande bevis som nu sagts skall meddelas av befälhavaren, själv eller genom styrmannen. Att sålunda den ställningsfullmakt beträffande utfärdande av s. k. lastkvitto som för närvarande tillkommer styrmannen bringas att upphöra finner lagrådet mindre välbetänkt. Även i fortsättningen torde det befinnas praktiskt att, såsom nu i stor utsträckning äger rum, lastkvitto utfärdas av styrmannen. Att för sådant ändamål fordra särskilt bemyndigande från bortfraktarens sida förefaller föga lämpligt, helst därigenom skulle kunna vållas osäkerhet rörande styrmannens befogenhet i det speciella fallet. Möjligen har förslaget utgått från att efter dess genomförande rätt att meddela bevis varom här är fråga måste anses tillkomma styrmannen på grund av sedvänja. En sådan uppfattning — enligt vilken en på visst lagbud grundad praxis skulle, sedan lagbudet upphört att gälla, kunna åberopas såsom stöd för tillvaron av en alltjämt bestående sedvänja — synes icke riktig. Lagrådet hemställer fördenskull att stadgandet erhåller sådan avfattning att därav framgår att styrmannen i denna sin egenskap är behörig att utfärda bevis om godsets mottagande.

95 §.

Lagrådet:

I överensstämmelse med vad redan nu enligt sjölagen gäller uttalas i förevarande paragraf att befälhavaren eller den som i hans ställe bemyndigats har att utfärda konossement. Vem det är som i senare fallet skall giva bemyndigandet säges icke; meningen är uppenbarligen att bemyndigandet skall givas av bortfraktaren, varvid i detta sammanhang ej avsetts att med bortfraktare jämställa underbortfraktare. Man kan följaktligen se saken så att utfärdandet i själva verket ankommer på bortfraktaren, därvid emellertid befälhavaren av lagen tillagts ställningsfullmakt. Mot förslagets ståndpunkt härutinnan är ingen saklig erinran att göra. Men formellt sett kan anmärkas att den i förevarande paragraf använda terminologien icke i övrigt i förslaget följes. I 152 § nämnes bortfraktaren såsom den där har att göra förbehåll i konossementet och även 161 och 162 §§ äro avfattade i anslutning härtill. Det synes lämpligast att, med övergivande av sjölagens uttryckssätt, i förevarande paragraf angiva att konossement utfärdas av bortfraktaren eller å dennes vägnar av befälhavaren eller av annan som av bortfraktaren bemyndigas.

Det i förevarande paragrafs tredje stycke meddelade stadgandet om regressrätt mot befraktaren, i händelse genom införande i konossement av andra villkor än de i fraktavtalet upptagna åsamkas bortfraktaren ökat ansvar, saknar motsvarighet i gällande sjölag liksom ock i utkastet. Däremot innehöll ut-

kastet (58 §) en liknande regel rörande bortfraktarens regressrätt vid tidsbefraktning, en regel som i förslaget återfinnes under 141 §. I motiven till förevarande stadgande framhålles att, då beträffande regressrätten samma regler borde komma i tillämpning som med avseende å tidsbefraktning, konsekvensen ansetts fordra att här uttryckligen uttalas samma regel som uppställts beträffande tidsbefraktning, i stället för att praxis hänvisas till en analog tillämpning därav.

Det kan ifrågasättas om nu ifrågavarande i förslaget införda stadgande bör bibehållas. Då förutsättningen för stadgandets tillämplighet är att bortfraktaren i fraktavtalet uttryckligen åtagit sig att utfärda konossement som här avses och det endast gäller viss eller vissa bestämda resor, torde det böra bero på en tolkning i varje särskilt fall av det avtal varom fråga är, huruvida bortfraktaren skall anses ersatt för detta sitt åtagande genom den betingade frakten eller om meningen är att han skall äga utfå särskild ersättning för det ökade ansvar som åsamkas honom. Att, såsom det föreslagna stadgandet i själva verket innebär, uppställa en presumtion för att parterna avsett att dylik ersättning skall utgå, kan anses påkallat endast under förutsättning att i praxis den uppfattning hittills gjort sig gällande att ett åtagande som nu sagts skulle innebära förbehåll om rätt till dylik ersättning. Härom lämnar utredningen ingen upplysning.

100 §.

Lagrådet:

Med förevarande paragraf lär icke åsyftas att från de kostnader bortfraktaren skall vidkännas utesluta den kostnad som t. ex. vid genomgångsbefordran uppstår för godsets omlastning eller lagring under resan i avvaktan på ny båtlägenhet. En omformulering för att giva tydligare uttryck åt att dessa kostnader böra åvila bortfraktaren torde vara erforderlig.

104 §.

Lagrådet:

I fråga om denna paragraf hänvisar lagrådet till de anmärkningar som framställts mot 48 § andra stycket och vilka här äga motsvarande tillämpning.

115 §.

Lagrådet:

Då enligt första stycket godset upplägges för mottagarens räkning, torde uppläggningsen böra ske på sätt som omförmäles i 114 §, d. v. s. under säker vård. Detta synes böra i lagtexten uttryckligen angivas.

117 §.

Lagrådet:

Stadgandet i första stycket gör enligt ordalydelsen befraktaren ovillkorligen ansvarig för den där omnämnda bristen. Givet är emellertid att befrak-

taren icke bör ha en dylik ansvarighet med mindre fråga är om fordran för vilken han på grund av fraktavtalet personligen häftar, alltså t. ex. icke såvitt gäller fordran på haveribidrag som vidlåder lasten. Till förekommande av missförstånd synes detta böra komma till uttryck i lagtexten.

Justitierådet Appelberg:

Enligt 158 § sjölagen gäller att, om gods utlämnas till lastemottagarens förfogande, bortfraktaren ej har vidare talan mot befraktaren för fordran som bort gäldas av mottagaren, med undantag allenast för det fall att befraktaren därigenom obehörigen skulle riktas. Utkastet har härvidlag ställt sig på en annan ståndpunkt; bortfraktarens försummelse att före godsets utlämnande tillse att därå häftande fordringar blivit guldna har ansetts böra medföra blott förlust av rätt att mot befraktaren föra talan för fordran som kunnat utgå av godset. Om sålunda skadad last till uppskattat värde av exempelvis 4,000 kronor utlämnats till mottagaren, ehuru bortfraktarens fordran på frakt m. m. uppgår till 5,000 kronor, skulle bortfraktaren äga uttaga överskjutande 1,000 kronor av befraktaren, under det att enligt sjölagen bortfraktaren — frånsatt fall av obehörigt riktande — är förlustig hela sin talan. I motiven till föreliggande förslag uttalas väl att åt stadgandet givits en formulering som är avsedd att i sak helt överensstämma med sjölagen, men med hänsyn till lagtextens uttryckliga lydelse måste förslaget anses hava i förevarande avseende ställt sig på samma ståndpunkt som utkastet.

Vilken ställning lagen lämpligen bör i sistnämnda hänseende intaga kan vara föremål för tvekan. Otvivelaktigt är att, om objektivt taget den lämnade lasten haft ett värde understigande beloppet av den fordran som därå häftat, befraktaren enligt samma princip som uttalats i första stycket bör vara skyldig att svara för bristen. Men spørsmålet är reellt sett om bortfraktaren skall, såsom förslaget innebär, få styrka bristen annorledes än genom försäljning av lasten, alltså genom bevisning på vad sätt som helst om dess värde. Då man besinnar huru ofta s. k. sakkunniga kunna komma till de mest skiftande uppfattningar om värdet av skadat gods — och det är ju huvudsakligen endast när det gäller dylikt gods som fallet kan tänkas inträffa — kan man befara att förslagets regel i avsevärd utsträckning kommer att föranleda tvister och besvär. Övervägande skäl tala därför enligt min mening för bibehållande av sjölagens regel, som innebär att bortfraktare vilken vill bevara sin regressrätt mot befraktare måste förfara enligt vad om fordringens utbekommande ur godset är stadgat, så vida han icke kan träffa överenskommelse med befraktaren angående förfarandet med godset.

Regeringsrådet Kellberg samt justitieråden Geijer och Bagge:

Såsom justitierådet Appelberg anfört måste med hänsyn till lagtextens ordalydelse förslaget i den av honom berörda frågan anses hava ställt sig på samma ståndpunkt som utkastet. Då denna ståndpunkt förefaller principiellt riktig och de praktiska olägenheterna av densamma icke torde bliva alltför

betydande, synes anledning ej föreligga till erinran emot förslaget i denna del.

119 §.

Lagrådet:

Vid 92 § har av lagrådet anmärkts att den där upptagna regeln icke borde, såsom förslaget innefattar, gälla endast gods som på grund av sin beskaffenhet i och för sig är att anse såsom farligt utan borde omfatta allt gods som kan för fartyget medföra äventyr. På enahanda sätt synes räckvidden av stadgandet i förevarande paragraf böra utsträckas.

120 §.

Lagrådet:

Enligt kommitténs motivering åsyftas med ifrågavarande stadgande — som, enligt vad kommittén jämväl framhåller, har avseende blott på sådana fall där ersättning skall utgå på grund av fraktavtalet — att fastslå vad enligt allmänna rättsgrundsatser antagits ändock skola för sådana fall regelmässigt gälla, nämligen att bortfraktarens ersättningsskyldighet bör bedömas på grundval av befraktarens normala intresse av transportens behöriga utförande. Innebörderna härav synes vara att man av praktiska skäl, till undvikande av osäkerhet i rättstillämpningen, nöjt sig med en något mindre smidig regel än den som omedelbart skulle följa av allmänna rättsgrundsatser. Icke alldeles utan skäl kan det ifrågasättas om den antydda praktiska vinsten verkligen uppväger den nackdel som blir en följd av att de allmänna rättsreglerna icke utan vidare skola vara tillämpliga.

Emellertid är det enligt kommitténs motivering ej förslagets mening att ifrågavarande stadgande skall undantagslöst tillämpas då ett utanför det normala gående transportintresse är för handen. Härom yttrar kommittén att en längre gående ersättningsskyldighet för bortfraktaren kan uppstå, om denne får antagas vid fraktavtalets ingående hava haft kännedom om ett speciellt intresse, som knyter sig till godsets befordran, och bortfraktaren ej gjort förbehåll mot att dylikt intresse åberopas såsom grundval för ersättningskrav; enligt kommittén utgör det sist sagda en tillämpning av den allmänna grundsats som kommit till uttryck i 71 § i förslaget. Det torde dock vara tvivel underkastat om sistnämnda paragraf utan vidare kan — bortsett naturligtvis från sådana fall då uttryckligt avtal träffats just om denna sak — antagas inverka modifierande på en sådan skadeståndsregel som den vilken gives i den nu ifrågavarande paragrafen. Lagrådet ifrågasätter, huruvida icke, för att den åsyftade tolkningen skall vara tryggad, till förevarande paragraf bör fogas en reservation av innebörd att paragrafens regel skall gälla, där ej bortfraktaren vid avtalets ingående haft vetskap om att med befordringen varit förbundet ett särskilt intresse.

121 §.

Lagrådet:

I stället för sjölagens regel om skyldighet för den lastemottagare som vill göra anmärkning angående godsets tillstånd att anordna besiktning å godset med påföljd, om det försummas, bland annat att bevisbördan rörande skadas uppkomst omkastas, upptager förslaget stadgande om skyldighet att utan oskäligt uppehåll reklamera hos bortfraktaren vid påföljd att lastemottagaren eljest förlorar sin talan. Det sålunda föreslagna stadgandet, som avfattats i huvudsaklig överensstämmelse med köplagens bestämmelse i ämnet, synes i och för sig vara välbetänkt. Anmärkningsvärt är emellertid att stadgandet avser icke blott såsom köplagen fel eller brist utan även förlust av godset, alltså det fall att intet gods utlämnats till mottagaren. I följd härav får stadgandet en större räckvidd än de nuvarande bestämmelserna i 148 § sjölagen och i köplagen. Mot denna utvidgning måste man ställa sig betänksam. För en lastemottagare, som har anledning tro att lasten skadats eller minskats, ligger nära till hands att han bör förskaffa sig vetskap härom genom att låta besiktiga lasten; och även skyldigheten att i tid reklamera om han anser sig i dylikt fall äga rätt till ersättning mot bortfraktaren bör stå tämligen klar för lastemottagaren. Så är däremot ej händelsen då godset aldrig framkommit; i detta fall är ju i regel förlusten ett ostridigt faktum, och bortfraktaren måste då utgå från att, endast om han kan visa att förlusten ej berott av fel eller försummelse från hans eller befälhavarens eller besättningens sida, han kan undgå ersättningsskyldighet, vadan han har all anledning att opåmint söka skaffa sig den bevisning han kan vilja åberopa. För lastemottagaren måste det därför te sig främmande att han skall behöva i dylikt fall reklamera. Det kan fördenskill befaras att en regel sådan som den föreslagna i många fall leder till icke motiverade rättsförluster. Det må härvid påpekas att, enär i allmänhet last som har något större värde hålles försäkrad, lastemottagaren väl ofta i första hand nöjer sig med att vända sig mot sin försäkringsgivare, och att mottagaren, därest han sålunda underlåtit att reklamera, jämlikt 52 § försäkringsavtalslagen förlorat sin rätt mot försäkringsgivaren. Vad nu sagts gäller i all synnerhet vid hel- och delbefraktning; är fråga om enstaka styckegods, kan måhända en regel om reklamationssskyldighet även vid totalförlust vara mera påkallad.

122 §.

Lagrådet:

Lagrådet finner riktigt att man, såsom förslaget gör, på förevarande punkt följer konossementskonventionen genom att hänföra den här intagna begränsningsregeln till kronor i guld. Att beloppet sålunda skall räknas i guld har fått direkt uttryck i lagen. Då det vid 1928 års lagstiftning gällde att införa en i 1924 års konvention angående begränsning av redares ansvarighet intagen liknande regel, användes ett annat förfaringssätt, i det att man då hänförde den i överensstämmelse med sistnämnda konvention i 255 § sjölagen

införda regeln endast till visst belopp i kronor samt i särskild lag förordnade att, när riksbanken vore befriad från skyldigheten att med guld inlösa sina sedlar, det i nyssnämnda paragraf angivna beloppet skulle räknas efter kronor i guld. Ur enkelhetens och klarhetens synpunkt samt med hänsyn jämväl till nu rådande förhållanden i avseende å sedelinlösningsskyldigheten finner lagrådet det i förslaget iakttagna förfaringssättet vara att förorda, dock endast under förutsättning att i förevarande sammanhang nämnda särskilda lag upphäves och i 255 § sjölagen angives att där omförmälda belopp skall vara kronor i guld. Att på helt olika sätt bringa till uttryck att vissa i sjölagen angivna belopp skola beräknas efter guldvärde verkar förvirrande och kan lätt föranleda förbiseende och rättsförluster.

Mot det i paragrafen upptagna uttrycket »kולי eller annan enhet av godset» har anmärkts att det är oklart vad som menas med »annan enhet». Ordalagen tyda på att man här avser gods som i och för sig är av högt värde, alltså närmast det fall när något såsom ett stycke för sig avlämnat gods i värde överstiger det i paragrafen angivna beloppet. Emellertid göres även gällande att regeln skulle avse också bulklast, i fråga om vilka det ej finnes annan praktisk möjlighet än att räkna efter en uppkonstruerad enhet. I motiven till förslaget utgår man från denna senare ståndpunkt och tänker sig därvid att antingen den enhet efter vilken frakten i certepartiet beräknas eller den enhet som fakturan å det inlastade godset angiver skall anses utgöra sådan enhet som med begränsningsregeln avses. Enligt denna uppfattning skulle, ehuru fråga vore om två likadana laster, begränsningsregeln kunna komma i tillämpning beträffande den ena, t. ex. när priset i fakturan beräknats per ton, under det att regeln ej bleve tillämplig med avseende å den andra därför att priset såvitt gällde denna beräknats per 100 kilogram. Mot en regel som medför dylika irrationella konsekvenser måste man ställa sig betänksam. Det synes emellertid som om frågan huruvida även bulklast äro avsedda samt vad i sådant fall är att betrakta såsom enhet hade huvudsakligen endast teoretiskt intresse. Man torde nämligen våga utgå från att praktiskt sett större enhet än ett ton eller något rymdmått av motsvarande storleksordning icke kommer till användning vare sig för prisets eller fraktens bestämmande, och sålunda torde det förekomma att laster av det slag varom fråga är (säd, kol, järn, olja etc.) hava så högt värde per ton att begränsningsregeln blir tillämplig. Med hänsyn till nu anförda omständigheter finner lagrådet regeln kunna godtagas.

126 §.

Lagrådet:

I fall då icke enligt befraktningsavtalet fartyget skall inom viss tid vara färdigt att intaga last är enligt förslaget befraktarens rätt att i händelse av dröjsmål å bortfraktarens sida häva avtalet i visst avseende mera inskränkt än enligt gällande sjölag; dröjsmål medför icke, såsom fallet är enligt sjölagen, hävningsrätt på den grund att det bevisligen vållats av befälhavaren eller

besättningen. Däremot ger förslaget, i olikhet mot sjölagen, befraktaren hävningsrätt för den händelse att på grund av dröjsmålet godsets befordran skulle för befraktaren bliva utan nytta samt bortfraktaren vid avtalets ingående insett eller bort inse betydelsen av sådant dröjsmål. Till stöd för denna bestämmelse åberopas i motiven att liknande regler finnas i tysk och engelsk rätt. Det kan dock ifrågasättas om icke förslagets ord »utan nytta» ger en betydligt snävare begränsning av bestämmelsens tillämplighet än som gäller enligt nämnda främmande rättsregler. Enligt dessa regler synes det vara tillräckligt att på grund av dröjsmålet det ändamål som part, i förevarande fall bortfraktaren, vid avtalets ingående insett eller bort inse vara av den andra kontrahenten med avtalet åsyftat icke vinnes. En jämkning av förslagets formulering som bringar denna i närmare överensstämmelse med den främmande rätten synes vara att förorda.

127 §.

Regeringsrådet Kellberg samt justitieråden Geijer och Bagge:

Föreliggande flera befraktningsavtal, är förslagets mening, såsom riktigt torde vara, den att frågan om hävningsrätt skall bedömas särskilt för vart och ett av dem. Från denna regel stadgas emellertid i förevarande paragraf det undantaget att, sedan lastning skett, befraktaren icke må häva avtalet, om genom godsets lossning annan befraftare skulle tillskyndas skada. Ifrågasättas kan om det icke måste anses vara med rättvisa och billighet mera överensstämmande att — såsom i utkastet föreslagits och kommittén själv angiver hava varit under dess överbägande — låta detta i och för sig befogade hänsynstagande till annan befraftare stanna vid en inverkan på lossningsrätten. Fråntager man befraftaren hävningsrätten, synes detta kunna leda till mindre tilltalande resultat. Full frakt skall då utgå, om icke lossning senare under resan kan äga rum. Visserligen kompenseras detta måhända oftast genom skadestandsregeln i 130 §, vars tillämpning dock är utesluten i de fall då omständigheterna föranleda antagande att varken bortfraktaren själv eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

129 §.

Lagrådet:

Lämpligheten av den i paragrafens sista stycke upptagna bestämmelsen att tvist angående avståndsfrakt måste avgöras genom dispasch synes lagrådet kunna ifrågasättas. Visserligen torde, med hänsyn till de vanskligheter som kunna vara förbundna med avgörandet av tvister av angivet slag, det i många fall befinnas fördelaktigt om — såsom för närvarande i stor utsträckning särskilt i samband med haveridispasch läres i praxis äga rum — avståndsfrakt fastställas av dispaschör. En föreskrift om uteslutande behörighet för dispaschör att upptaga tvist om avståndsfrakt torde dock föra för vitt och kunna visa sig mindre ändamålsenlig, framför allt i sådana fall då rättsförhållandet mellan parterna även i andra avseenden är föremål för tvist. Lämp-

ligare synes vara att endast stadga möjlighet att hänskjuta uppkommen tvist till dispaschör (jämför 261 § i dess lydelse enligt lagen den 18 maj 1928).

131 §.

Lagrådet:

Stadgandena i förevarande paragraf avse enligt ordalydelsen jämväl det fall att gods avlämnats men lastningen ännu ej börjat. Det synes dock lämpligare att låta 131 och 132 §§ behandla endast fall då gods alls icke (131 §) eller delvis icke (132 §) avlämnats samt 133 § det fall att avlämnat gods, före eller efter lastningen, uttages. Orden »innan lastningen börjat» synas därför böra utbytas mot orden »innan något gods blivit avlämnat», något som även bättre överensstämmer med stadgandet i andra stycket.

Stadgandet i förevarande paragraf om frihet från ersättningskyldighet avser icke blott det fall att avtalets fullgörande blivit omöjligt i följd av att godset gått under eller på annan grund icke kan tillhandahållas, utan även det fall att godset väl kan av befraftaren avlämnas men att dess fortskaffande med fartyget är omöjligt (i följd av utförsel- eller införselbud eller därmed jämförlig händelse). Fråga är om verkan av omöjlighet i fall av sistnämnda beskaffenhet bör regleras i detta sammanhang. Det är härutinnan att märka att paragrafens tillämplighet är beroende av att avtalet frånträdes. Därest hinder för godsets *avlämnande* föreligger men befraftaren underlåter att lämna uttrycklig förklaring om frånträdet, gives i sista stycket en supplerande regel därom att avtalet skall anses frånträtt om godset icke vid lastningstidens utgång är avlämnat. Någon motsvarande regel gives icke och kan svårligen givas för det fall att godset väl kan avlämnas — det är måhända redan inlastat — men hinder för fortskaffandet uppstått. Om befraftaren då underlåter att giva förklaring om frånträdet av avtalet, måste anses rimligt att bortfraktaren får rätt att häva detsamma. Det synes i överensstämmelse härmed riktigtast att, när hinder för godsets fortskaffande föreligger, frågan om verkan därav regleras i 135 §, som alltså torde böra fullständigas i närmare överensstämmelse med vad 53 § i utkastet innehåller.

Därest vad lagrådet nu anmärkt godtages, erfordras icke blott ändring i 135 § utan även jämkningar i 132 och 133 §§.

Vid 126 § andra stycket har i motiven påpekats att det uppenbarligen är av stor betydelse att undvika ovisshet, huruvida hävningsrätten kommer att begagnas eller icke, samt att synnerlig vikt ligger på att bortfraktaren icke tvingas att i onödan med fartyget begiva sig till lastningsorten. Enahanda synpunkter göra sig gällande då befraftaren äger frånträda fraktslutet utan skyldighet att ersätta för bortfraktaren uppkommen kostnad och skada. Det kan därför ifrågasättas att i förevarande paragraf införa en bestämmelse, innebärande att befraftaren ej skall äga åtnjuta frihet från ersättningskyldighet därest han underlåtit att inom skälig tid efter det omöjligheten att avlämna godset blivit honom bekant till bortfraktaren avsända meddelande om frånträdet av avtalet. Anses en sådan påföljd av befraftarens underlåtenhet för

sträng — något som dock näppeligen synes vara fallet med hänsyn till att bortfraktaren i följd av befraktarens försummelse kan åsamkas ej blott onödiga kostnader utan även betydande skada i övrigt genom att han i onödan hålles bunden vid avtalet — torde vara lämpligt att åtminstone införa ett uttryckligt stadgande om skyldighet för befraktaren att gottgöra bortfraktaren den kostnad och skada som tillskyndas denne genom befraktarens berörda försummelse, dock ej utöver det belopp som vid skyldighet att ersätta fraktförlust och annan skada skolat utgå.

Justitierådet Appelberg, regeringsrådet Kellberg och justitierådet Bagge:

Som förutsättning för befraktares befrielse från ersättningsskyldighet stadgas att möjligheten att avlämna eller fortskaffa godset må anses utesluten i följd av omständighet som ej bort av befraktaren vid avtalets ingående tagas i beräkning, varefter såsom exempel på sådana omständigheter nämnes, förutom undergång av allt gods av det slag avtalet avser samt utförsel förbud, införsel förbud eller därmed jämförlig händelse, jämväl undergång av det bestämde gods som avtalet avser.

Enligt motiven har man vid angivande av de fall där sådan frihet från ersättningsskyldighet skulle föreligga anslutit sig till den uppfattning som kommit till uttryck i 30 § köplagen. I detta lagrum stadgas emellertid att i fråga om säljarens rätt till skadeersättning de i 24 § köplagen givna stadgandena äga motsvarande tillämpning. De i sistnämnda paragraf angivna exemplen på omständigheter, som parten ej bort taga i beräkning, visa att fråga är endast om extraordinära händelser, och anledningen till deras intagande har varit att man velat förebygga en extensiv tolkning av den där givna undantagsbestämmelsen. Undergång av bestämt gods nämnes däremot icke och kan icke nämnas i 24 § köplagen, som avser dröjsmål vid leveransavtal. Skyldigheten att, då bestämt gods som försålts går under, utgiva ersättning regleras i 23 § samma lag och göres där beroende av huruvida försummelse från säljarens sida föreligger eller icke; hänvisningen i 30 § avser alltså icke sådan skyldighet. Att upptaga undergång av bestämt gods såsom en omständighet »som ej bort av befraktaren vid avtalets ingående tagas i beräkning» är ägnat att fördunkla uppfattningen av detta uttryck. Det hemställes därför att denna omständighet icke nämnes bland de upptagna exemplen.

Vad härefter angår frågan huruvida den omständighet att det bestämda gods som avtalet avser gått under bör — såsom förslaget reellt sett måste anses innebära — föranleda frihet från ersättningsskyldighet, synes denna fråga i hög grad tivelaktig. Därest så anses böra vara fallet, torde denna omständighet böra angivas särskilt för sig och därvid såsom förutsättning upptagas att godsets undergång icke berott av fel eller försummelse från befraktarens sida. Ifrågasättas kan emellertid, om icke riktigare är att även när det gäller bestämt gods skilja mellan det fall att godsets undergång, liksom hinder i allmänhet för dess avlämnande, berott av extraordinära omständigheter och det fall att så ej är händelsen, exempelvis när det bestämda godset genom brand gått under. Godtages denna mening, synes stadgandet kun-

na givas gemensamt för såväl obestämt som bestämt gods; och bör då lämpligen icke heller såsom exempel upptagas den föga praktiska omständigheten att allt gods av det slag avtalet avser gått under utan i stället t. ex. myndighets rekvisition, uppkomna oroligheter, avbrott i den allmänna samfärdseln eller därmed jämförlig händelse.

Justitierådet Geijer:

Exemplifieringen i första stycket synes vara mindre träffande såtillvida som undergång av bestämt gods ingalunda utgör ett typiskt exempel på omständighet som befraktaren ej bort vid avtalets ingående taga i beräkning. Visst gods som med avtalet avses kan uppenbarligen gå till spillo under så skiftande förhållanden (ren olyckshändelse, befraktarens eget vållande m. m.) att den omständigheten i och för sig att det gått under ej lämnar någon ledning för bedömande av förevarande spörsmål. Förslaget mening synes välgrundad, om densamma möjligen är att dylikt gods — i likhet med generiskt gods som befraktaren skall avlämna — måste drabbas av något hinder av utomordentlig beskaffenhet för att befraktaren skall bli fritagen från ersättningskyldighet. På grund härav hemställes att, om exemplifieringen — ehuru den med hänsyn särskilt till förhandenvaron av 24 § köplagen icke kan betraktas såsom outhärlig — anses böra i förevarande paragraf bibehållas, undergång av det bestämda gods avtalet avser därur uteslutes.

132 §.

Lagrådet:

Angående eventuell jämkning i förevarande paragraf hänvisas till lagrådets yttrande vid 131 §.

133 §.

Lagrådet:

Lagrådet hänvisar till vad vid 131 § anförts dels därom att förevarande paragraf lämpligen bör omfatta jämväl det fall då gods som avlämnats men ännu ej inlastats blir uttaget och dels angående eventuell jämkning i förevarande paragraf för den händelse lagrådets hemställer att frågan om verkan av hinder mot godsets fortskaffande skall regleras i 135 § blir godtagen.

I motiven till 113 § uttalas att det ligger synnerligen nära att vid lossning av gods i lastningsorten eller under resan analogt tillämpa den i samma paragraf givna bestämmelsen om rätt för bortfraktaren att innehålla godset om ej lastemottagaren gäldar fordran för vilken godset må häfta eller ock nedsätter fordringsbeloppet. Därvid bör dock vad angår bestämmelsens betydelse för nu förevarande fall beaktas att stadgandet i 276 § om sjöpanträtt avser endast inlastat gods och endast ersättning för fraktförlust men ej ersättning för skada som i övrigt kan uppkomma genom godsets uttagande. Någon bestämmelse som medför godsets häftande för sistnämnda ersättning torde ej finnas, och den ingår ej heller bland de i övrigt i 113 § omförmälda fordringarna som skola gäldas innan bortfraktaren är pliktig utgiva godset. Även om bestäm-

melserna i 113 § anses kunna analogt tillämpas å det fall att befraktaren återtager godset, torde alltså därigenom bortfraktarens fordran på ersättning jämväl för annan skada än fraktförlust icke vara tryggad. Det synes därför kunna ifrågasättas att antingen, i anslutning till 113 §, särskilda bestämmelser givas för det fall att gods uttages i lastningsorten eller under resan eller ock i förevarande paragraf bestämmelser meddelas som trygga bortfraktarens rätt att utfå vad honom tillkommer innan han utlämnar godset.

Regeringsrådet Kellberg samt justitieråden Geijer och Bagge:

Enligt motiven till 131 § är, om vid lastningstidens utgång icke något gods avlämnats, befraktaren berättigad påfordra att fartyget för hans räkning anträder resan utan last under förutsättning att bortfraktarens rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada vederbörligen säkerställes. Denna tolkning av 131 §, som visar att underlåtenhet att avlämna last ej medför hävningsrätt för bortfraktaren om blott det intresse han haft av lastens avlämnande, nämligen erhållande av säkerhet i lasten för sina fordringar, på annat sätt tillgodoses, har vad 131 § beträffar mera teoretisk än praktisk betydelse. I 132 § däremot kan motsvarande fråga ej sägas vara utan vikt. Även där blir följden av ett säkerställande av bortfraktarens fordringsanspråk att fraktslutet beträffande det gods som ej avlämnats ej må hävas av bortfraktaren samt att denne alltså ej kan utan befraktarens medgivande i stället för det gods som icke avlämnats medtaga annat gods. Fraktslutet skall ej heller anses av befraktaren frånträtt i vad det angår det gods som ej avlämnats, därest befraktaren gäldar ersättning eller ställer säkerhet därför inom lastningstidens utgång och av omständigheterna framgår att därmed avses att avtalet jämväl i vad det angår det icke avlämnade godset skall äga bestånd.

Nu anförda synpunkter böra anläggas även på det fall då avlämnat gods utbekommes av befraktaren vare sig i lastningshamnen eller under resan. Därest befraktaren föredrager att icke frånträda avtalet vad angår detta gods och att alltså behålla rätten att förebygga medtagande av annat gods i stället för det uttagna, vilket understundom kan vara för honom fördelaktigt, bör detta stå honom fritt. Förevarande paragraf reglerar emellertid endast frågan när fraktslutet må, efter det inlastning skett, frånträdas, och icke frågan när, oberoende av ett frånträdande av fraktslutet, godset må utbekommas. Visserligen säges i motiven att förevarande paragraf naturligtvis är tillämplig även då befraktaren vill lossa gods utan att frånträda avtalet; och detsamma bör gälla även i händelse befraktaren vill före inlastningen, utan att frånträda avtalet, återtaga någon del av det avlämnade men ännu ej inlastade godset. Det kan emellertid ifrågasättas om icke avfattningen av såväl 131 som 132 § närmast ger vid handen att befraktaren ej äger rätt uttaga gods utan att jämväl frånträda avtalet i vad angår det uttagna godset. Därest förevarande paragraf, på sätt lagrådet förordat, kommer att omfatta jämväl det fall att avlämnat gods uttages före inlastningen och därjämte, såsom lämpligt torde vara, dess första stycke såvitt nu är i fråga avfattas i överensstämmelse med 52 § i utkastet, kommer tydligt till synes att befraktaren kan uttaga avlämnat

gods, vare sig före eller efter inlastningen, utan att därigenom avtalet frånträdes i vad angår det uttagna godset. Föredrager befraktaren att frånträda avtalet, står det honom självfallet fritt; och framgår av omständigheterna att detta varit hans avsikt, bliva bestämmelserna i 134 § tillämpliga vad angår följden därav att bortfraktaren utan skälig anledning underlåter medtaga annat gods.

135 §.

Lagrådet:

I fråga om ändringar i förevarande paragraf hänvisas till lagrådets yttrande vid 131 §.

136 §.

Lagrådet:

Vidtagas av lagrådet förordade ändringar i 135 §, erfordras jämkning i nu förevarande paragraf.

139 §.

Lagrådet:

Den i andra stycket stadgade skyldigheten för befraktaren att hålla bortfraktaren skadeslös, om denne nödgas till lastägare utgiva ersättning för förlust, minskning eller skada å godset, har avseende endast å förlust, minskning eller skada som drabbat godset vid lastning, stuvning eller lossning och ej beror av sådan medverkan av befälhavaren eller besättningen som i första stycket sägs. Efter orden uteslutas härigenom från stadgandets tillämpning fall, då skadan å godset visserligen ej uppkommit vid lastning, stuvning eller lossning, men orsakats av det sätt varpå lastningen, stuvningen eller lossningen verkställts. Då anledning ej kan anses föreligga att i det hänseende varom här är fråga behandla dylika fall annorlunda än dem vilka stadgandet enligt sin ordalydelse omfattar, hemställer lagrådet att stadgandets avfattning jämkas så att därav framgår att detsamma under i övrigt angiven förutsättning blir tillämpligt jämväl å förlust, minskning eller skada som i följd av lastning, stuvning eller lossning drabbat godset.

146 §.

Lagrådet:

Vad lagrådet vid 126 § anført rörande önskvärdheten av att uttrycket »utan nytta» jämkas till större överensstämmelse med den till stöd för stadgandet åberopade främmande rätten synes även här äga tillämpning.

148 §.

Regeringsrådet Kellberg samt justitieråden Geijer och Bagge:

Tidsbefraktningssavtalet är i hög grad ett spekulationsavtal. Det slutes ofta på en lång tid och det är enbart naturligt att parterna bära taga med i beräkningen och anse sig bära bära risken för allehanda oförutsedda händelser

som under denna tid kunna inträffa. Det är därför synnerligen tvivelaktigt om en bestämmelse sådan som den i andra stycket givna lämpligen bör upptagas. Den kan verka vilseledande i den riktningen att befraftaren fritages från ersättningsskyldighet i långt större utsträckning än med avtalets natur är förenligt.

Härtill kommer en annan omständighet som talar emot upptagandet av ifrågavarande andra stycke. Även i det fall som behandlas i första stycket är tänkbart att under förutsättningar som avses i t. ex. 30 § köplagen ersättning icke skall utgå. Någon bestämmelse härom har dock icke givits. Att antaga att denna fråga lämnats öppen synes svårt. Den uttryckliga bestämmelsen om frihet från ersättningsskyldighet i ett så närstående fall som det i andra stycket behandlade — skillnaden mellan uttryckligt frånträdande och brytande av avtalet genom underlåtenhet att betala frakt är ju så som frånträdandets följer i förslaget reglerats ej allt för stor — föranleder det spørsmålet om nämnda bestämmelse är tillämplig även å det i första stycket angivna fallet; och svaret på detta spørsmål är ingalunda klart.

På grund av vad sålunda anförts hemställes att andra stycket får utgå.

150 §.

Lagrådet:

Vad med bestämmelsen i första stycket avses är icke fullt klart. Det uttalas i motiven att man stannat för att, om certepartiet icke annorlunda stadgar, hela haveribidraget för frakten skall gäldas av befraftaren, så att tidsfrakten icke skall deltaga i gäldande av gemensamt haveri. Bestämmelsen är alltså dispositiv. Man synes emellertid här icke tillräckligt hava hållit isär två olika frågor, den ena huruvida vid bestämmande i dispasch av fraktens bidrag till gemensamt haveri hänsyn bör tagas till att tidsbefraktning föreligger, och den andra huruvida det fraktbidrag som i dispasch kan vara bestämt skall uppdelas mellan tidsbefraftaren och tidsbortfraktaren. Givet är att i den förra frågan, där tredje person, lastägare, har intresse, avtal mellan tidsbortfraktaren och tidsbefraftaren icke har bindande verkan mot lastägaren med mindre bestämmelse härutinnan intagits jämväl i konossementet. Ett lagstadgande, som vill giva regel om vad vid dispaschörens avgörande skall iakttagas, synes i enlighet härmed hava sin rätta plats i kapitlet om gemensamt haveri. Upptages där ett stadgande som återger innehållet i första stycket av förevarande paragraf, torde bestämmelse här böra givas av den innebörd att tidsbefraktaren har att vidkännas det bidrag som skall vid gemensamt haveri utgå av frakten.

Rubriken till avd. IV.

Lagrådet:

Själva lagtexten är klar därutinnan att med konossement avses i förslaget allenast handling som omtalas i 151 § och att således mottagningskonossement och genomgångskonossement, trots att ordet konossement ingår i beteckningen, ej äro att anse såsom sådan handling. Denna förslagets mening

grumljas genom att under förevarande rubrik hänföras även de två sistnämnda slagen av handlingar. Därest man ej, för att icke bryta indelningen, vill upptaga bestämmelserna i 167 och 168 §§ i särskild avdelning, synes lämpligt att låta förevarande rubrik få innehållet »Om konossement, mottagningskonossement och genomgångskonossement».

151 §.

Lagrådet:

Enligt bestämmelse i andra stycket skall konossement innehålla bland annat uppgift »om» fartyget. Följden av att sålunda bland de för konossement konstitutiva bestämmelserna föreskrift upptages om dylik uppgift torde bliva att på grund av stadgandena i 167 och 168 §§ föreskriften komme att få konstitutiv betydelse även vad angår där omförmälda handlingar. En regel att uppgift »om» fartyget skall intagas, är emellertid till sitt innehåll så obestämd att, om syftet är att vinna en sådan verkan, föreskriften skulle bli av föga värde; stundom skulle den även kunna vålla osäkerhet huruvida giltigt mottagnings- eller genomgångskonossement föreligger. Härtill kommer att bestämmelsen, därest den upptages i förevarande paragraf, icke kommer att stå i god överensstämmelse med paragrafens innehåll i övrigt. Bestämmelsen måste, då den sammanställs med vad i 152 § stadgas därom att fartygets namn skall, där så äskas, angivas i konossementet, så förstås att däri ej behöver uppgivas å vilket fartyg inlastningen skett. Det måste emellertid ligga i sakens natur att när konossement, såsom stadgat är i första stycket av förevarande paragraf, skall innefatta erkännande om godsets inlastning, det också nämnes å vilket fartyg det inlastats. På grund av vad sålunda anförts hemställes att ordet »om» utbytes mot ordet »å». Därest så sker, bör i 152 § uteslutas omförmälda stadgande om angivande av fartygets namn.

152 §.

Lagrådet:

Angående uteslutning av vad i första stycket under 4) säges om fartygets namn hänvisas till den vid 151 § gjorda anmärkningen.

Justitierådet Geijer:

Det avsnitt av lagförslaget som omfattar paragraferna 151—155 är försett med underrubriken »Om konossements utfärdande och innehåll». Därpå synes kunna grundas det anspråket att i nämnda paragrafer skola återfinnas bland annat de huvudsakliga reglerna om vad ett konossement bör innehålla rörande godset. Detta anspråk är dock knappast helt uppfyllt. Utöver vad i 151 § stadgas såsom ett under alla förhållanden nödvändigt innehåll i konossementet lämnas allenast i 152 § vissa föreskrifter om att *på särskild framställning* i konossementet skola intagas uppgifter i en del hänseenden, dock med *rätt* — om *skyldighet* talas ej i detta sammanhang — för bortfraktaren att göra förbehåll beträffande sådana uppgifter av avlastaren, vilkas riktighet han skäpligen icke kan anses pliktig att undersöka. Sistnämnda stadgande tar sålunda närmast sikte på avlastarens respektive befraktarens intresse av att konossementet skall innehålla en sådan beskrivning av godset som kan befrämja ko-

nossementets försäljning och avväger detta intresse mot den risk som bortfraktaren löper om han förbehållslöst tillmötesgår i berörda hänseende framställda önskningsar. Det intresse, som den vilken förvärvar konossementet och skall mottaga godset har av att konossementsuppgifterna icke vilseleda i fråga om godsets verkliga värde, har här tills vidare lämnats åsido; och i förslaget behandlas icke denna sak direkt ur synpunkten av det allmänna intresset av att det omsättningspapper som konossementet utgör icke är ägnat att vilseleda. I ett av de följande avsnitten, som avhandlar rättsförhållandet mellan bortfraktaren och mottagaren, givas däremot föreskrifter av vilka indirekt följa vissa skyldigheter i ifrågavarande hänseende för bortfraktaren. Av 161 § framgår sålunda att bortfraktaren blir ansvarig för uppgift rörande godset, om han uraktlåtligt att göra förbehåll där sådant bort ske, och i 162 § stadgas ansvarighet för bortfraktaren dels om han nöjt sig med att göra förbehåll i sådant fall, då uttrycklig anmärkning om uppgifts oriktighet i stället bort göras, dels om han underlåtligt att — även där avlastaren ej äskat införande av särskild uppgift om godset — anmärka sådan skada å detsamma eller sådan brist i dess förpackning som han uttrönt eller med användande av vanlig uppmärksamhet kunnat utröna, dels ock om han icke anmärkt att godset lastats å däck. Det måste ifrågasättas om icke vad bortfraktaren sålunda har att till undvikande av skadeståndsskyldighet iakttaga är av den vikt såsom först och främst en skyldighet med hänsyn till omsättningens säkerhet att det bör framhållas i det avsnitt av lagen som angår konossementets innehåll. Ett åsidosättande å bortfraktarens sida av hans nu berörda åligganden kan under vissa förhållanden tänkas till och med föranleda straffrättsligt ansvar; och det är knappast tillfredsställande om dessa åligganden icke på något sätt komma till synes i lagen på den plats som i betraktande av lagens rubrikindelning är den naturliga. Jag hemställer därför huruvida vad nu framhållits ej åtminstone bör föranleda att till förevarande paragraf fogas ett nytt stycke innefattande en erinran hurusom av 161 och 162 §§ framgår att bortfraktaren är skyldig att i särskilda fall i konossementet göra vissa förbehåll och anmärkningar.

156 §.

Lagrådet:

Med ordet överlåtelse såsom grundande legitimation för innehavare av orderkonossement avses i paragrafen allenast överlåtelse som tecknats å konossementet. Godtager bortfraktaren överlåtelse av annat slag, är han icke befriad från att på eget ansvar ingående pröva överlåtelsens materiella giltighet. Detta har man — med förebild hämtad från 23 § upplagsbevislagen — velat utmärka genom det inom parentes insatta ordet indossament. Då emellertid ordet överlåtelse i allmänhet användes i en vidsträcktare bemärkelse, synes den i förevarande paragraf föreslagna avfattningen vara mindre tillfredsställande. I detta sammanhang bör särskilt uppmärksammas den formulering vilken så nyligen som i det av lagrådet under sistlidna år granskade förslaget till lag om skuldebrev kommit till användning då det gällt att angiva vill-

koren för legitimation vid innehav av orderskuldebrev. Enligt nämnda förslag är sådan legitimation för handen om innehavaren förmår åberopa lydelsen av sammanhängande, till honom fortgående skriftliga överlåtelse; och därmed åsyftas icke blott indossament utan även fristående skriftliga överlåtelse. Till jämförelse må vidare erinras om att enligt 13 § växellagen överlåtelse skall tecknas å växeln; detta har icke ansetts utan vidare ligga i ordet överlåtelse. Med hänsyn till det anförda hemställer lagrådet att förevarande paragrafs avfattning jämkas så att paragrafens omförmälda innebörd utmärkes direkt i själva texten.

Enligt nyssberörda stadgande i förslaget till lag om skuldebrev skall innehavare av orderskuldebrev anses legitimerad genom den sammanhängande kedjan av skriftliga överlåtelse, även om någon av dem är ställd till innehavaren eller tecknad in blanco. Då förevarande paragraf torde åsyfta detsamma som avses med berörda bestämmelse, synes en närmare överensstämmelse i formuleringen vara att förorda.

161 och 162 §§.

Lagrådet:

I 161 § upptages först den allmänna regeln om bortfraktarens ansvar för riktigheten av uppgift som i konossement intagits rörande godset och därefter undantagsstadgandet att ansvarighet dock icke föreligger om visst förbehåll gjorts i konossementet eller mottagaren måst inse att uppgiftens riktighet icke undersökts av bortfraktaren. Denna regel att frihet från ansvar för konossementsuppgift inträder när förbehåll skett är emellertid icke ovillkorlig. Har bortfraktaren insett eller bort inse uppgiftens oriktighet, är han trots förbehållet icke fri; härom stadgas i sista stycket av 162 §. Genom att detta stadgande insatts på nu nämnda plats, i samband med regler om bortfraktares rätt att åberopa före inlastningen förefintlig skada eller brist eller godsets lastning å däck, försvåras överskådligheten av vad förslaget vill stadga om ansvaret för konossementsuppgifter. Det hemställes förty att bestämmelsen i nämnda sista stycke uppflyttas såsom ett andra stycke i 161 §.

164 §.

Justitierådet Appelberg, regeringsrådet Kellberg och justitierådet Bagge:

Bestämmelsen i första punkten ger, för det fall att två eller flera konossementsexemplar överlåtits, bättre rätt åt innehavaren av det exemplar, som först mottagits, om han därvid var i god tro. Enligt motiven avses härmed icke att i gällande rätt göra annan ändring — fränsett att man velat giva ledning jämväl vid tvist mellan olika innehavare av rektakonossement — än att stadga företräde, icke såsom för närvarande åt det exemplar som först avlämnats, utan åt det som först mottagits. Orden »om han därvid var i god tro» hava emellertid tillagts utan att någon motivering därför givits. Lagtexten ger ej heller någon ledning för bedömande av frågan vad med denna goda tro avses, således vilken objektiv omständighet som i händelse av ond

tro hos den förste mottagaren skall giva annan konossementsinnehavare företräde. Närmast till hands ligger att antaga att här åsyftas den omständighet att avtal om överlåtelse tidigare träffats, i regel i samband med att köp slutits om den vara som konossementet representerar. Vore detta meningen, skulle genom regelns uppställande avvikelser ske från hittills gällande svensk rätt, som i överensstämmelse med tysk rätt icke tillerkänner nämnda omständighet betydelse vid tvist mellan olika konossementsinnehavare. Meningen lär emellertid vara att, om den som först mottagit sitt exemplar har vetenskap om att exemplar tidigare avsänts till annan, denne senare skall äga företrädesrätt. Att giva regel för dylikt säkerligen mycket sällsynt fall synes näppeligen påkallat. Det hemställes därför att de citerade orden få utgå.

Justitierådet Geijer:

Då i förevarande paragraf talas om att konossementsinnehavare »överlåtit» konossementet, synes såvitt av detta ords allmänna betydelse och den föreslagna lagtexten kan bedömas — motiven lämna härom ingen upplysning — därmed knappast kunna åsyftas allenast en överlåtelse av beskaffenhet att grunda formell legitimation utan måste jämväl däri inbegripas en formlös cession av den på konossementet grundade fordringsrätten, särskilt som den betydelse, vilken i första punkten tillmätts förhandenvaron av god tro, genom en sådan tolkning vinner en naturlig förklaring; och innebörden av den där givna regeln får då antagas vara att den innehavare som först mottagit sitt exemplar skall, oavsett om den ena överlåtelser skett tidigare eller senare än den andra, hava företräde såväl framför den innehavare, vilken senare mottagit annat exemplar, som ock framför den, vilken kan åberopa endast en formlös cession, allt dock under förutsättning att den förstnämnde mottagaren vid tiden för mottagandet var i god tro beträffande tidigare överlåtelse. Nu angivna tankegång torde klarare framträda genom ett direkt utsägnande av att den förste godtroende mottagaren har bättre rätt, oansett att annan kan åberopa en tidigare överlåtelse.

Den verkan som sålunda tillagts mottagandet av ett konossementsexemplar torde böra inträda endast om exemplaret befinner sig i sådant skick att mottagaren därigenom är formellt legitimerad innehavare av konossementsrätten. Detta synes böra utmärkas i lagtexten.

167 §.

Lagrådet:

Enligt första stycket i denna paragraf skola befraktningskapitlets regler om konossement äga motsvarande tillämpning å mottagningskonossement. Där emot innehåller förslaget icke någon föreskrift huruvida övriga i sjölagen förekommande bestämmelser rörande konossement skola gälla även i fråga om mottagningskonossement. Såsom av motiven framgår har avsikten varit att åt doktrinen och lagtillämpningen överlämna avgörandet av denna fråga. Tvivelaktigt är om stadgandet kan tolkas på detta sätt; då fråga är om be-

stämmelser i en och samma lag, ligger närmast till hands att uppfatta stadgandet så att andra bestämmelser än de i förevarande kapitel upptagna icke äro tillämpliga å mottagningskonossement. I allt fall kan svårligen anses tillfredsställande att lämna spörsmålet oregerat; vissa av de nu avsedda bestämmelserna — exempelvis det i 284 §, sådan denna paragraf lyder enligt lagen den 18 maj 1928, upptagna stadgandet om preskriptionstid för fordran å ersättning på grund av att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter — äro av beskaffenhet att tvivelsmål icke bör få råda huruvida dessa hava avseende jämväl å mottagningskonossement. Det hemställas fördenskull att uttryckligt stadgande meddelas jämväl om i vad mån dessa övriga bestämmelser skola vara tillämpliga å mottagningskonossement. Enligt lagrådets mening torde med hänsyn till innehållet i de nu avsedda bestämmelserna betänkligheter knappast kunna råda mot ett stadgande av innebörd att samtliga i sjölagen förekommande bestämmelser om konossement skola i tillämpliga delar gälla mottagningskonossement.

168 §.

Lagrådet:

Vad angår frågan huruvida de bestämmelser rörande konossement som förekomma i andra delar av sjölagen än befraktningskapitlet skola gälla även genomgångskonossement hänvisar lagrådet till det ovan vid 167 § anförda, vilket äger motsvarande tillämpning å nu berörda fråga.

171 §.

Lagrådet:

I andra stycket av förevarande paragraf meddelas föreskrift under vilka omständigheter bortfraktaren är ansvarig för skada som under transporten drabbar passagerarens person. Efter vilka grunder skadeståndet skall utgå anges icke i förslaget. Meningen synes vara att härvidlag — liksom fallet är beträffande personskada i följd av järnvägsdrift, automobiltrafik och luftfart — strafflagens allmänna rättsregler i ämnet skola lända till efter rättelse. För tydlighetens skull torde detta böra i lagrummet utsägas.

176 §.

Lagrådet:

Uttrycket »väsentligen fördröjd» synes icke tillräckligt tydligt utmärka att man vid bedömandet av huruvida dröjsmålet föranleder hävningsrätt skall taga hänsyn till den betydelse avtalets behöriga fullgörande har för passageraren. I anledning härav torde avfattningen böra något jämkas. Då emellertid för passagerare i regel är av vikt att avresan äger rum å beräknad tid, kan därjämte ifrågasättas om man icke bör inskränka sig till att för hävningsrätt fordra att dröjsmålet ej skall vara av allenast ringa betydelse.

Förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.

Lagrådet:

Ifrågavarande förslag avser att med svensk sjölagstiftning införliva konossementskonventionens bestämmelser på sådant sätt att tillträde till konventionen kan äga rum från Sveriges sida. Av 122 § i sjölagsförslaget framgår emellertid att det nu förevarande lagförslaget icke ensamt reglerar hela det område som med konossementskonventionen avses. Såväl fart mellan Sverige och främmande stat i det fall som omförmäles i 122 § tredje stycket i sjölagsförslaget som ock kustfart — i båda fallen sjöfart som är underkastad konventionens bestämmelser — falla utanför det nu förevarande lagförslaget.

Vad angår den fart mellan Sverige och främmande stat som avses i 122 § tredje stycket torde sjölagsförslaget i fråga om förmåner för befraktare och konossementsförvärvare i stort sett näppeligen ge mindre än konossementskonventionen. Därvid bör beaktas bland annat att, i motsats mot vad i motiven synes vara ifrågasatt, någon ovillkorlig rätt för avlastaren att utfå konossement, oberoende av med bortfraktaren träffat avtal om motsatsen, ej heller enligt konossementskonventionen han anses föreligga. Men de i jämförelse med konossementskonventionen strängare bestämmelser för bortfraktaren som 122 § första och andra styckena innebära äro tydligen av beskaffenhet att kunna beröra intressen företrädda av bortfraktare tillhörande övriga konventionsstater. Man torde därför näppeligen kunna underlåta att, på sätt även i motiven synes antagas, vid tillträde till konventionen göra förbehåll beträffande upptagande av en sådan regel som den i 122 § tredje stycket föreslagna.

Vad kustfarten beträffar kan enligt protokollet vid konossementskonventionens undertecknande konventionsstat endast såtillvida göra undantag från konventionens bestämmelser att staten äger tillämpa artikel 6 i konventionen på alla slags varor, vilket innebär rätt att giva den nationella lagen sådant innehåll att, därest konossement ej utfärdas och i artikeln avsedda villkor intagas i mottagningsbevis av vars avfattning framgår att det ej är av löpande beskaffenhet, de i konventionen givna reglerna icke bliva tvingande. Då enligt särskilda bestämmelser bortfraktare tillhörande vissa främmande stater som tillträtt eller kunna antagas komma att tillträda konventionen medgivits rätt att driva fart mellan svenska hamnar kunna även här förekomma fall då intressen, företrädda av bortfraktare som tillhör konventionsstat, röna menlig inverkan av stadgandena i 122 § första och andra styckena. Det finnes följaktligen ej anledning att, om förbehåll vid tillträde till konventionen göres beträffande fart som avses i 122 § tredje stycket, icke också göra förbehåll i fråga om kustfarten.

Men även antagandet av det nu förevarande lagförslaget torde böra föranleda att ett förbehåll göres vid tillträdet till konventionen.

Den föreslagna lagen skall, enligt ingressen, kunna göras tillämplig allenast vid befordran av gods sjöledes mellan Sverige och främmande stat som är avsluten till konventionen. Enligt art. 10 i konventionen skola däremot dess bestämmelser tillämpas å varje konossement som utfärdas i en av de fördrags-

slutande staterna. Dessa stadgandens räckvidd sammanfaller uppenbarligen icke. I motiven säges härom allenast att vad angår utrikes fart någon skyldighet icke föreligger att tillämpa konventionens regler i förhållande till land som icke anslutit sig till konventionen och att anledning saknas att sålunda utsträcka konventionens räckvidd; ingressen hade därför fått den ovan angivna lydelsen.

Häremot bör erinras att fråga om tillämpning av konventionens regler i förhållande till konventionsstat kan uppkomma även vid befordran av gods sjöledes mellan Sverige och främmande stat som icke biträtt konventionen. Konventionen har tillkommit i syfte att skydda konossementsförvärvare, så snart konossementet är utställt i konventionsstat. Någon anledning att antaga att man därvid velat undantaga en konventionsstat tillhörande konossementsförvärvare i det fall att hans gods skulle gå till icke-konventionsstat synes ej föreligga. Huruvida meningen varit att skydda andra konossementsförvärvare än dem som tillhöra konventionsstaterna, är måhända tvivelaktigt. Att märka är att i konossementskonventionen icke finnes något förbehåll liknande det i art. 12 i konventionen angående begränsning av redares ansvarighet, vilket fritar de fördragsslutande staterna från att tillämpa konventionens bestämmelser till förmån för parter som tillhöra en icke fördragsslutande stat (jämför även art. 14 i panträttskonventionen).

Emellertid kan ifrågasättas om den i ingressen till lagförslaget gjorda inskränkningen är påkallad. Den medför vissa praktiska olägenheter, som knappast uppvägas av de fördelar som äro därmed förenade. Mot konossementskonventionens bestämmelse att dess verkningar beträffande konossement som utfärdats på grund av certeparti inträda först från det ögonblick konossementet bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaren och konossementsinnehavaren har från redarehåll anmärkts att det vore olämpligt att avlastaren skulle kunna efter sitt gottfinnande bestämma tidpunkten när konventionsbestämmelserna skola bliva tillämpliga. Man synes då åtminstone böra undvika att öka antalet av de fall då frågan om konventionens tillämplighet blir beroende av en lastägarrens åtgärd. Det händer ej allt för sällan att lastägaren först i orderhamn bestämmer vart godset skall fraktas, liksom att lastägaren under resan dirigerar godset till annan ort än från början var bestämt.

Härtill kommer att med den föreslagna anordningen följer att, även då enligt internationellt privaträttsliga regler svensk lag skall tillämpas, icke mindre än tre system av lagregler komma att gälla å det rättsområde som utgör föremål för konossementskonventionens reglering. Vid befordran av gods sjöledes mellan Sverige och konventionsstat skall den föreslagna lagen i anledning av Sveriges tillträde till konventionen äga tillämpning. Vid befordran av gods mellan Sverige och stat som ej anslutit sig till konventionen skall sjölagsförslaget tillämpas, med undantag av de tvingande bestämmelserna i 122 §. Och slutligen skola för inrikes fart samt för utrikes fart mellan Sverige och vissa konventionsländer enligt förordnande meddelat på grund av 122 § tredje stycket de tvingande bestämmelserna i denna paragraf gälla. De olägenheter

som härmed kunna vara förenade torde i praktiken avsevärt minskas om bestämmelsen i art. 10 i konventionen blir iakttagen.

Lagrådet vill på nu anförda grunder förorda att bestämmelserna i förevarande lagförslag göras tillämpliga vid befordran av gods sjöledes ej blott mellan Sverige och stat som anslutit sig till konventionen utan även från Sverige till annan stat, med det undantag som föranledes av stadgandet i 122 § tredje stycket sjölagsförslaget. Huruvida de svenska redarna därigenom skulle bli strängare bundna än deras utländska konkurrenter som icke tillhöra konventionsstat beror av de internationellt privaträttsliga regler som tillämpas vid den domstol där tvist rörande bortfraktansvaret kan komma att anhängiggöras. Fall där sådan strängare bundenhet skulle inträda torde dock bli sällsynta. För övrigt synes ingalunda säkert att de svenska redarna ens i sådana fall skulle komma i ofördelaktig ställning i konkurrensen med redarna i icke-konventionsstater, med hänsyn till att för de svenska exportörerna liksom för deras assuradörer det ofta, särskilt vid vissa former av försäljning till utlandet, kan vara av stort intresse att redarnas ansvar regleras av konossementskonventionens bestämmelser även vid befordran av gods till icke-konventionsstat, vadan exportörerna måste antagas bli benägna att försända sina varor med linjer som äro bundna av nämnda bestämmelser. Den från redarhåll anförda omständigheten att, därest konventionsbestämmelserna icke bleve genomförda i åtskilliga länder med vilka Sverige står i förbindelse, varumottagare i dessa länder vid befraktningar från Sverige skulle erhålla de fördelar konventionen medför under det att mottagare här i landet icke komme i motsvarande gynnsamma ställning kan näppeligen åberopas såsom något mera avgörande skäl mot den nu ifrågasatta anordningen.

Förslaget till lag om ändrad lydelse av 70 § utsökningslagen.

Lagrådet lämnade förslaget utan anmärkning.

Ur protokollet:

Wilhelm von Schwerin.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 6 mars 1936.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern HANSSON, statsråden UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med tillförordnade chefen för utrikesdepartementet och chefen för handelsdepartementet anmäler chefen för justitiedepartementet statsrådet Schlyter lagrådets den 22 januari 1936 avgivna utlåtande angående de till lagrådet den 18 juli 1935 remitterade förslagen till

- 1) lag om ändring i vissa delar av sjölagen;
- 2) lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement; samt
- 3) lag om ändrad lydelse av 70 § utsökningslagen.

Föredraganden anför:

»Ifrågavarande lagförslag utgöra resultatet av det arbete som den genom Kungl. Maj:ts beslut den 31 mars 1933 tillsatta sjölagstiftningskommittén bedrivit i samråd med delegerade från Danmark, Finland och Norge i ändamål att fullfölja och avsluta det tidigare påbörjade samarbetet på en revision av vissa delar av de nordiska sjölagarna. Lagförslagen avse främst en av utvecklingen betingad revision av sjölagens befraktningsregler, i sammanhang varmed skulle möjliggöras vårt lands tillträde till ovannämnda konvention.

Enhetlighet mellan olika länders lagar är på sjörättens område av särskild betydelse. Denna uppfattning har ock vunnit beaktande vid tillkomsten av de skandinaviska ländernas ännu gällande, i det hela med varandra överensstämmande sjölagar. En mera allmän strävan i riktning mot en internationalisering av sjörätten har särskilt i tiden efter sjölagarnas tillkomst framträtt. Härvid må erinras om det betydande arbete, som nedlagts av den internationella sjörättsföreningen, Comité maritime international. Såsom frukter av detta arbete äro att nämna 1910 års internationella konventioner om fartygs sammanstötning samt om assistans och bärgning, vilka införlivades med vår lagstiftning genom lag av den 13 december 1912.

Ett betydelsefullt steg mot sjörättens internationalisering togs vidare genom avslutande dels den 25 augusti 1924 av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användas till fart i öppen sjö, dels ock den 10 april

1926 av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om sjöpanträtt och fartygshypotek. På grund av stora olikheter mellan skilda länders rättssystem å ifrågavarande område av sjörätten hade betydande svårigheter mött att åstadkomma enighet i dessa ämnen. Efter lagstiftningsarbete, som bedrevs i samråd med delegerade för de övriga nordiska länderna, hava i Sverige den 18 maj 1928 utfärdats lagar i syfte att möjliggöra anslutning till oförmälda konventioner. Dessa lagars ikraftträdande har gjorts beroende på Kungl. Maj:ts förordnande, och såsom ett villkor för sådant förordnande har ansetts böra gälla att ett större antal av de makter, med vilka vi i sjöfartshänseende stå i beröring, tillträdde konventionerna. Första lagutskottet, vars utlåtande godkändes av riksdagen, yttrade i detta hänseende, att ingen tvekan hystes om att icke fördelarna av att genom konventionernas biträdande ernå överensstämmelse uti ifrågavarande delar av sjörätten med de stora sjöfartsidkande nationerna väsentligen övervägde de betänkligheter, som i ett eller annat avseende ur svensk rätts synpunkt kunde göras gällande mot konventionerna, samt att under förutsättning att ett större antal av de makter, med vilka vi stå i förbindelse i sjöfartshänseende, vore villiga att ratificera konventionerna, motsvarande åtgärd jämväl för Sveriges del syntes önskvärd. Förordnande om nämnda lagars ikraftträdande har ännu ej meddelats.

Det av sjölagstiftningskommittén upprättade förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen är utarbetat under förutsättning att 1928 års sjölagstiftning träder i kraft senast samtidigt med den föreslagna lagen. Ehuru sist oförmälda konventioner ännu icke fått den allmänna tillslutning, varpå man vågat hoppas, synes lämpligt att, om riksdagen icke har något att däremot erinra, vårt land vidtager åtgärd för ratificering av ifrågavarande konventioner samt att nämnda lagstiftning får träda i tillämpning. Härvid bör särskilt uppmärksammas att i de övriga nordiska länderna motsvarande lagar redan äro i kraft. Konventionerna hava tillträtts, förutom av grannländerna, av Belgien, Brasilien, Frankrike, Monaco, Portugal, Spanien och Ungern; panträttskonventionen är därjämte ratificerad av Estland. Vad konventionernas framtida öde angår må nämnas, att i Tyskland för närvarande pågår arbete för revision av sjörätten, vilket torde kunna förväntas leda till en anslutning till konventionerna.

Sjölagens centrala del, befraktningsrätten, har i stort sett lämnats oberörd av vidtagna lagstiftningsåtgärder. Redan årtiondet efter sjölagens tillkomst framkommo emellertid yrkanden om revision av reglerna rörande bortfraktarens ansvarighet för godset; man påpekade särskilt behovet av bestämmelser, som skulle inskränka möjligheten att genom klausuler i konossement åsidosätta lagens ansvarighetsregler. Det internationella sjörättsliga arbetet, som på sin tid föranledde att det år 1918 påbörjade nordiska lagstiftningsarbetet för revision av sjölagarna förklarades vilande, inriktade sig tidigt på att söka åstadkomma ett förslag till internationell befraktningslag. Det eftersträfvade resultatet har emellertid uteblivit. Däremot har den under de senare årtiondena livligt diskuterade frågan angående det av bortfraktarna allmänt praktiserade bruket att fritaga sig från ansvarighet för det transporterade godset

lett till avslutandet den 25 augusti 1924 i Bryssel av den internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement. Denna konvention avser att lösa vissa av de spörsmål, till vilka en godstransport till sjöss giver upphov, särskilt frågan om ansvarigheten för godset; konventionen har tillkommit närmast såsom en frivillig överenskommelse mellan de olika intressegrupperna vid befraktning och åsyftar att på ett rättvist sätt fördela rättigheter och skyldigheter mellan dessa.

Vid sjölagstiftningskommitténs tillsättande angav jag såsom riktlinjer för bedrivandet av kommitténs arbete, att detsamma borde begränsas till reglerna om befraktning och därmed omedelbart sammanhängande ämnen samt att i detta samband frågan om Sveriges ställning till konossementskonventionen borde bliva föremål för utredning. De av kommittén med skrivelse den 27 april 1935 överlämnade lagförslagen innebära en fullständig revision av de sjörättsliga befraktningsreglerna och hava utarbetats under förutsättning att vårt land tillträder konossementskonventionen. I anledning av att lagrådet mot förslagen framställt vissa anmärkningar har jag funnit det angeläget att tillfälle bereddes till en slutlig överläggning rörande lagförslagen mellan de olika ländernas delegerade för utrönande av möjligheten att så långt detta låte sig göra bibehålla den tidigare ernådda överensstämmelsen mellan ländernas lagtexter. I sådant syfte har Kungl. Maj:t enligt beslut den 31 januari 1936 bemyndigat ledamöterna i kommittén presidenten i Svea hovrätt B. Ekeberg och hovrättsrådet i samma hovrätt H. Wikander att, med assessorn i nämnda hovrätt E. Hagbergh såsom sekreterare, i egenskap av delegerade från svensk sida delta i konferens i Oslo med delegerade från Danmark, Finland och Norge för överläggning rörande fullföljandet och avslutandet av det nordiska lagstiftningsarbetet på sjörettens område. Sedan sådan överläggning ägt rum under tiden den 12—den 19 februari 1936, hava de svenska delegerade genom skrivelse den 20 i samma månad till Kungl. Maj:t överlämnat en sammanställning av de ändringar i den svenska lagtexten, som påkallas av en anslutning till de vid konferensen i Oslo uppnådda arbetsresultaten. Inom de övriga länderna föreligga lagtexter av i huvudsak enahanda innehåll.

Vad det sålunda slutförda lagstiftningsarbetets allmänna läggning beträffar må följande anmärkas. Sjölagens befraktningsregler, som på sin tid avfattats i nära anslutning till de sjörättsliga stadgandena i den tyska handelslagen, måste å åtskilliga punkter numera anses föråldrade. Såsom förut antytts pågår också i Tyskland arbete för revision av sjörätten. Vid utarbetandet av det föreliggande förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen har anknytning sökts till engelsk uppfattning inom ifrågakörande rättsområde, vilket lärer vara välgrundat i betraktande av den dominerande roll England intager inom sjöfarten. Att man på åtskilliga punkter sökt vinna överensstämmelse med engelsk uppfattning är så mycket naturligare som konossementskonventionen övervägande giver uttryck för anglosaxisk åskådning. Beaktande har även skänkts den nya nederländska sjölagen.

Konossementskonventionen behandlar två huvudfrågor. Den ena avser bortfraktarens ansvar för vårdnaden av godset och den andra hans

skyldighet att utställa konossement med visst innehåll; i samband med den sistnämnda behandlas frågan om konossementets beviskraft. Spörsmålet om bortfraktarens ansvarighet för godset har, såsom ovan antytts, under de senare årtiondena varit föremål för livlig diskussion. En regel sådan som den i vår sjölags 142 §, enligt vilken bortfraktaren principiellt är ansvarig för förlust eller minskning av eller skada å gods, där han ej kan göra antagligt, att förlusten, minskningen eller skadan tillkommit genom »olyckshändelse, som det ej stått i befälhavarens eller besättningens makt att avvärja», torde, åtminstone med den tolkning, som i de svenska motiven till sjölagen förfäktas, nämligen att regeln befriar bortfraktaren från ansvar allenast i fall av »vis major», »händelse av högre hand», numera allmänt anses alltför sträng för bortfraktaren. En sådan regel kan i viss mån förklara tillkomsten av de allmänt förekommande klausuler i konossement, genom vilka bortfraktaren i olika hänseenden friskriver sig från ansvaret för godset; enligt den s. k. negligenceklausulen är sålunda bortfraktaren fri från ansvar för fel eller försummelser från sitt folks sida. Konossementskonventionen utgör på denna punkt en kompromiss såtillvida som bortfraktaren uttryckligen fritages från ansvar för skada i vissa särskilt angivna fall. Av synnerlig betydelse är härvid bestämmelsen i art. 4 § 2 a, att bortfraktaren icke är ansvarig för skada uppkommen genom underlydandes fel eller försummelse vid navigeringen eller handhavandet av fartyget (dans la navigation ou dans l'administration du navire; in the navigation or in the management of the ship). Å andra sidan äro konossementskonventionens samtliga ansvarighetsregler av tvingande natur; syftet är, liksom med den i Amerikas förenta stater år 1893 utfärdade Harter Act, att råda bot på de missförhållanden, till vilka friskrivningsklausulerna givit upphov.

Vid sidan av konventionens reglering av ansvaret för godset har i konventionen upptagits, bland annat, stadgande om skyldighet för bortfraktaren att utfärda konossement, innehållande uppgifter om godsets märken samt vikt, mått eller stycketal ävensom godsets synliga tillstånd. Därjämte har bestämmelse givits, att konossementet utgör fullt bevis om uppgifternas riktighet, med rätt dock för bortfraktaren att genom motbevis styrka deras oriktighet. Berörda regel om konossementet såsom endast ett prima-facie-bevis har tillkommit med utgångspunkt från engelsk rätt.

Ehuru invändningar kunna göras mot vissa stadganden i konossementskonventionen, lärer densamma i sina huvuddrag dock få anses innebära en rättvis avvägning av befraktares och bortfraktares i viss mån motsatta intressen. Tvekan synes därför icke böra råda om att vårt land bör ansluta sig till konventionen. Den övervägande meningen inom intresserade kretsar i de nordiska länderna går ock i denna riktning. I samband härmed må nämnas, att konventionen hittills tillträtts av Belgien, Monaco, Portugal, Spanien, Storbritannien och Norra Irland samt ett flertal brittiska kolonier ävensom av Ungern. Arbete för konventionens införlivande med den nationella rätten pågår i Frankrike och Tyskland. Vid utarbetandet av den nya nederländska sjölagen har hänsyn i flera avseenden tagits till de principer som komma till uttryck i konventionen.

Tvekan kan däremot råda angående det lämpligaste sättet för konventionens införlivande med vår lagstiftning. Vid utarbetandet av det utkast till lagbestämmelser om befraktning (Statens offentliga utredningar 1930:11), som i maj 1930 för avgivande av yttrande remitterades till olika myndigheter och organisationer, följde man samma princip som tidigare tillämpats vid införlivande av internationella konventioner med svensk sjö rätt och inarbetade sålunda konventionens bestämmelser i sjölagen. Häremot framkom emellertid åtskillig kritik från näringsorganisationernas sida. Avgörande skäl lär icke kunna resas mot det jämväl inom de övriga nordiska länderna nu föreslagna sättet att upptaga konventionens regler i en särskild lag, som i huvudsak innebär allenast en översättning av samma regler och vars bestämmelser i vissa fall skola lända till efterrättelse i stället för vad sjölagen i motsvarande delar innehåller. Genom detta förfaringsätt, som överensstämmer med vad från det praktiska livets sida förordats, har man vunnit den fördelen, att den svenska sjölagen kan avfattas mera oberoende av den anglosaxiskt starkt färgade konossementskonventionen. Med befraktningskapitlet i förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen hava emellertid införlivats de principer, som ligga till grund för konventionen; dess regler om bortfraktarens ansvarighet för godset hava sålunda, om än i något förändrad form, inarbetats i avsnittet »Om bortfraktarens ansvar för godset».

Beträffande tillämpningsområdet för de olika lagförslagen har anslutning skett till lagrådets mening. Lagen i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement föreslås skola gälla vid all export av gods samt därjämte vid import från land som tillträtt konventionen. En viss inskränkning häri föranledes av stadgandet i 122 § tredje stycket i förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, vilket stadgande tillkommit för att möjliggöra en tillämpning av de nordiska ländernas sjölagar i fart som endast berör dessa länder.

Förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen innebär, såsom förut antytts, en fullständig omarbetning av sjölagens befraktningskapitel. De ändringar, som föreslås i andra avdelningar av sjölagen, äro av underordnad betydelse och i allmänhet föranledda av revisionen av befraktningskapitlet. Anmärkas må emellertid den i 59 § införda nya regeln om möjlighet för domstol att nedsätta den ersättning befälhavaren kan vara pliktig utgiva på grund av fel eller försummelse i tjänsten. Regeln står i överensstämmelse med stadgandet i 50 § andra stycket sjömanslagen och förordades av riksdagen i dess skrivelse till Kungl. Maj:t i samband med godkännande av sjömanslagen.

Befraktningskapitlet innehåller i sin nu föreslagna lydelse i olika hänseenden en fullständigare rättslig reglering av det sjö rättsliga fraktavtalet än för närvarande. Kapitlet har också erhållit en mera överskådlig uppställning. Vid dess utformande hava i stor utsträckning beaktats de erinringar, som från olika myndigheters och näringsorganisationers sida gjorts mot det år 1930 remitterade befraktningsutkastet. Befraktningskapitlet är uppdelat på fem avsnitt, inledande bestämmelser, resebefraktning, tidsbefraktning, konossement och passagerarebefordran. Stadgandena rörande resebefraktning hava för-

delats i ett flertal underavdelningar. Bestämmelserna om lastningsplats och lastningstid innebära såväl ett fullständigande av som ock vissa avvikelser från gällande sjölag. Bland viktiga olikheter må nämnas, att sjölagens utslutande efter tonnagets storlek bestämda antal liggedagar blivit, beträffande fartyg om större nettodräktighet än 400 ton, utbytt mot en i varje särskilt fall med ledning av vissa angivna omständigheter beräknad liggetid. I motsats till vad fallet är i sjölagen räknas såväl liggetiden som den mot halva liggetiden svarande överliggetiden i arbetsdagar och arbetstimmar. Frågan om överliggetidsersättningens beräknande skall senare beröras. I avdelningen om bortfraktarens ansvar för godset hava, såsom förut antytts, upptagits konossementskonventionens mera betydelsefulla ansvarighetsregler. Under rubrikerna »Om dröjsmål och hinder å bortfraktarens sida», »Om befraktarens tillbakaträdande och om hinder å hans sida» samt »Om ömsesidig hävningsrätt» hava sammanförts bestämmelser rörande dessa ämnen. Särskilt påpekas, att förslaget, med övergivande av sjölagens princip att befraktaren äger häva fraktavtal mot erläggande av fautfrakt, utgörande hela eller viss del av den avtalade frakten, genomfört en reglering av påföljderna av befraktarens tillbakaträdande som närmare överensstämmer med allmänna skadeståndsregler. En nyhet i förslaget utgöra bestämmelserna om tidsbefraktning. Denna befraktningsform har numera fått en avsevärd omfattning. Tidsbefraktningsavtalet avser utförandet av resor och går åtminstone ej direkt ut på fraktande av gods. De föreslagna stadgandena grunda sig i huvudsak på den praxis, som utformats enligt allmänt använda standardformulär för tidsbefraktningsavtal. I konossementsavdelningen hava införts bestämmelser om mottagningskonossement (received-for-shipment-konossement) och genomgångskonossement. Den i befraktningskapitlets femte avdelning upptagna regleringen av passagerarebefordringen är mera utförlig än i sjölagen. En nyhet är att i viss överensstämmelse med vad som skett beträffande godsbefordran reglerna om bortfraktarens ansvarighet för passageraren gjorts tvingande i inrikes fart och, under förutsättning av Konungens förordnande, i fart mellan Sverige och främmande stat. Bortfraktaren medgives dock rätt att begränsa sin ansvarighet till 20,000 kronor för varje passagerare. Slutligen anmärkes, att befraktningskapitlet utsträckts att omfatta ett antal paragrafer, vilka ingå i det genom 1928 års sjölagstiftning upphävda bodmerikapitlet och förty bliva lediga vid denna lagstiftnings ikraftträdande.

Vid förslagets överarbetning hava de flesta av lagrådets anmärkningar blivit iakttagna. Erinras må härutinnan till en början om vad förut anförts i den principiella frågan om tillämpningsområdet för den föreslagna lagen i anledning av Sveriges tillträde till oförmälda konvention. Vad angår övriga av lagrådet eller dess särskilda ledamöter framställda anmärkningar torde nu huvudsakligen böra angivas de skäl, på grund av vilka vissa anmärkningar ansetts icke böra föranleda någon ändring i de föreslagna bestämmelserna. Nämnas bör jämväl att, utöver de i lagrådets utlåtande ifrågasatta ändringarna, vidtagits vissa smärre redaktionella jämkningar för vilka närmare redogörelse icke torde behöva lämnas.

Beträffande *förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen* har i anledning av vad en av lagrådets ledamöter anfört det i 74 § för bortfraktaren i fråga om helbefraktning uppställda förbudet bestämts att avse medtagande av »gods» i stället för »handelsvaror». Härigenom har överensstämmelse på denna punkt vunnits mellan samtliga texter. En motsvarande jämkning har däremot ansetts icke böra företagas beträffande det i 28 § för befälhavare stadgade förbudet, detta så mycket mindre som i 54 § sjömanslagen stadgas förbud för sjöman att utan befälhavarens samtycke medtaga »handelsvaror» för egen eller annans räkning. Att märka är att den vidtagna ändringen i 74 § såtillvida inverkar på befälhavarens rätt att medtaga varor, att han måste ställa sig till efterrättelse det för bortfraktaren i sistnämnda paragraf stadgade förbudet.

Beträffande den i 48 § föreslagna bestämmelsen angående befälhavarens behörighet att å redarens vägnar företaga rättshandlingar har lagrådet anfört, att bestämmelsen särskilt i två hänseenden innebure ändringar i förhållande till sjölagen, nämligen dels därutinnan att skillnaden mellan behörigheten i och utom hemorten skulle bortfalla, dels ock såtillvida att enligt det remitterade förslaget behörigheten att utom hemorten bortfrakta fartyget skulle upphöra, och har lagrådet ifrågasatt om icke i berörda hänseenden sjölagens ståndpunkt borde bibehållas. Vid överläggningarna mellan de nordiska ländernas delegerade har enighet uppnåtts därom att befälhavaren borde i viss utsträckning tillerkännas behörighet att ingå fraktavtal. I enlighet härmed har i förevarande paragraf gjorts ett tillägg därom att befälhavaren är behörig träffa avtal att på resan medtaga gods så ock passagerare, därvid i sistnämnda avseende behörigheten gjorts beroende av att fartyget är avsett för passagerarebefordran. Genom orden »på resan» åsyftas att ernå erforderlig inskränkning i befälhavarens behörighet. Hans behörighet bör icke omfatta fraktavtal, vars slutande skulle förändra den föreliggande resans karaktär; han bör kunna ingå fraktavtal om kompletterande last men i regel icke ett avtal om helbefraktning. Vad åter angår frågan, huruvida befälhavarens behörighet bör gälla även i fartygets hemort, synes väl vad lagrådet anfört vara värt beaktande. Då emellertid särskilt från norsk sida och jämväl från dem, som i det praktiska livet härav beröras, rests bestämt motstånd mot ett upprätthållande av den i sjölagen genomförda skillnaden mellan befälhavarens behörighet i och utom hemorten samt befogade invändningar knappast i och för sig kunna framställas mot att behörigheten utsträcker att gälla jämväl i hemorten, har skäl ansetts icke föreligga att på denna punkt frångå kommitténs förslag.

Vad lagrådet erinrat mot den i 48 § andra stycket av det remitterade förslaget intagna bestämmelsen om befälhavarens överskridande av sin behörighet eller handlande i strid med särskilda föreskrifter av redaren har föranlett en omarbetning, som i huvudsak innebär en återgång till de stadganden i ämnet, som återfinnas i 49 § sjölagen. Särskild regel om rättshandlings bindande kraft i fall då befälhavaren handlat i strid med inskränkande föreskrift av redaren har ansetts kunna undvaras, då tillräcklig ledning vinnes av stadgandet i 11 § första stycket avtalslagen.

Befraktningskapitlet inledes med en bestämmelse i 71 § som giver uttryck för lagreglernas dispositiva karaktär. Denna bestämmelse angives åsyfta reglerna »angående fraktavtal». Att, såsom lagrådet ifrågasatt, närmare förtydliga bestämmelsen lärer knappast vara erforderligt, då det av motiveringen torde framgå, att här avses regler angående parternas i fraktavtalet ömsesidiga rättigheter och förpliktelser. I enlighet med lagrådets hemställan har i förevarande paragraf intagits en hänvisning till bestämmelserna i förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till konossementskonventionen.

Vid 72 § har lagrådet ansett en erinran lämpligen böra göras om den särskilda bestämmelsen i fråga om tidsbefraktning i 138 §. Något tillägg på denna punkt har icke syntts erforderligt.

Den i 81 § intagna bestämmelsen angående beräkningen av legal liggetid för fartyg, vars nettodräktighet icke överstiger 400 ton, avviker i viss mån från den lagtext som de nordiska kommittéerna tidigare i samråd utarbetat. Efter hörande av vissa näringsorganisationer har nämligen den svenska kommittén företagit den modifikation att åtskillnad gjorts mellan fartyg utan egen maskindriven lastningsanordning och fartyg med egen maskindriven lastningsanordning. Det må anmärkas att grannländernas delegerade förklarar att de anslöte sig till vad från svensk sida föreslagits.

Vid avfattningen av 83 § första punkten har iakttagits vad lagrådet anmärkt, i samband varmed paragrafen uppdelats på två stycken. I enlighet härmed reglerar paragrafens första stycke påföljden av sådana hinder för fartygets förläggande till lastningsplatsen, vare sig avtalad eller annan, som bero av avlastaren. Andra stycket omnämner allenast hinder som utgöres av trafikanhopning eller annan dylik omständighet. Hinder av annan art — fränsett de i första stycket omtalade — torde sålunda, såsom lagrådet antytt, få anses utgöra bortfraktarens risk. De senaste överläggningarna mellan ländernas delegerade hava givit vid handen att detta resultat är att betrakta såsom rimligt.

I 86 § hava upptagits bestämmelser angående överliggetidsersättning, vilka avsevärt skilja sig från sjölagens motsvarande regler. De i sjölagen 120 § för överliggedagar upptagna ersättningsbeloppen, nämligen trettio öre om dagen för ton av fartygets dräktighet, om fartyget är segelfartyg, och fyrtio öre, om det är ångfartyg, torde numera få anses föråldrade. Denna fråga har tidigare varit föremål för uppmärksamhet, i det 1927 års riksdag hos Kungl. Maj:t hemställt om utredning, huruvida och på vilket sätt ändring rörande sjölagens ifrågavarande bestämmelser borde åvägabringas; särskilt framhölls därvid att efter sjölagens antagande en ny fartygstyp, segelfartyg med motor, kommit i bruk och vunnit en alltmer ökad användning. I ett flertal yttranden i anledning av berörda hemställan förordades att sjölagens regler angående överliggetidsersättning borde modifieras i två hänseenden, dels såtillvida att åtskillnad gjordes mellan olika fartygskategorier, nämligen ångfartyg och motorfartyg, s. k. motorseglare samt segelfartyg, dels ock sålunda att ersättningsbeloppen, som genomgående borde höjas, fastställdes till proportionsvis högre belopp för fartyg av lägre dräktighet; därjämte föreslogs viss skala för överliggetidsersättning beträffande prämfartyg. — Såväl det tidigare befrakt-

ningsutkastet som det till lagrådet remitterade förslaget frångick emellertid sjölagens system uti förenämnda avseende, i det att överliggetidsersättningen föreslogs skola fastställas efter en, för alla fartyg gemensam, allmän regel. På sätt lagrådet anfört synas emellertid övervägande skäl tala för att, i likhet med vad som skett beträffande liggetidens beräkning, jämväl överliggetidsersättningens storlek i sjölagen fastställas till vissa fixa belopp i fråga om fartyg av lägre tontal. Då den svenska handelsflottan till stor del består av mindre tonnage, torde en dylik regel vara till avsevärd nytta och i icke ringa grad förminska antalet tvister rörande överliggetidsersättning. Det må erinras att regeln naturligen är dispositiv, varför det kan förväntas att, där parterna anse densamma icke böra i ett speciellt fall läggas till grund för beräkning av omförmälda ersättning, de träffa ett från lagens stadgande avvikande avtal. I överensstämmelse med vad nu anförts har 86 § blivit föremål för omarbetning och upptagas där i fråga om tonnaget intill 400 netto-ton vissa skalor med fixerade belopp för överliggetidsersättningen i huvudsaklig överensstämmelse med vad på sin tid av skilda organisationer förordades. Särskilda bestämmelser rörande pråmfartyg hava lika litet här som på andra ställen i sjölagen ansetts böra meddelas. — Från dansk och norsk sida har anslutning icke kunnat vinnas till den nu föreslagna regeln, som däremot från finsk sida mötts med gillande.

I det remitterade förslaget hade i 91 § intagits en bestämmelse, att gods ej finge »utan befraktarens samtycke» lastas å däck. Lagrådet har förordat att de citerade orden måtte utgå och därvid åberopat bland annat förhandenvaron av 71 § i förslaget. Emellertid har man särskilt å dansk och norsk sida ansett det angeläget att i förevarande paragraf gäves en antydning om det synnerligen vanliga förhållandet att på grund av avtal eller sedvänja lastning å däck förekommer. I enlighet härmed hava i lagtexten insatts orden »utan stöd i avtal eller sedvänja», i samband varmed orden »utan befraktarens samtycke» utgått. Tillräckliga skäl synas icke föreligga för en avvikande formulering av förevarande paragraf i den svenska texten.

Lagrrådet har vid såväl 92 § som 119 § framhållit att räckvidden av bestämmelserna rörande s. k. farligt gods borde utsträckas, så att desamma omfattade ej blott gods som på grund av sin beskaffenhet i och för sig vore att betrakta såsom farligt utan även annat gods, vars medförande å fartyget kunde föranleda äventyr. I enlighet härmed hava nämnda två paragrafer undergått komplettering. Påpekas må i detta sammanhang att tillägget i 119 § inverkar å fraktregeln i förslagets 125 §.

Vid 95 § första stycket har lagrådet ifrågasatt, huruvida icke lämpligen borde angivas, att konossementets utfärdande i första hand ankomme på bortfraktaren. Då emellertid, såsom lagrådet även antytt, en dylik formulering kan föranleda till den mindre riktiga tolkningen, att jämväl underbortfraktare principiellt äger utfärda konossement, har stadgandet undergått allenast en redaktionell jämkning; det överensstämmer i sin nuvarande avfattning nära med 132 § sjölagen. Huruvida annan än fartygsägaren äger giva bemyndigande att utfärda konossement lärers få bero på omständigheterna i varje särskilt fall. I anledning av vad lagrådet anfört därom att i 152 § bortfrakta-

ren nämnes såsom den där har att göra förbehåll i konossementet, har stadgandet i andra stycket av sistnämnda paragraf erhållit en delvis förändrad redaktion.

Ytterligare har lagrådet ifrågasatt, om den i tredje stycket av 95 § upptagna regressregeln borde bibehållas. Underbortfraktning vid resebefraktning torde visserligen sällan förekomma i vårt land. Av överläggningarna vid den senaste sjörättskonferensen framgick emellertid, att i Norge sådan underbortfraktning är tämligen vanlig ävensom att den föreslagna regressregeln står i överensstämmelse med sedvanliga bestämmelser i rescertepartierna. Vid sådana förhållanden torde tillräcklig anledning saknas att slopa regeln.

Såsom lagrådet vid 100 § anfört, åsyftas med nämnda paragraf icke att från de kostnader bortfraktaren skall vidkännas utesluta den kostnad som t. ex. vid genomgångsbefordran uppstår för godsets omlastning och lagring under resan. Med hänsyn därtill att man inom våra grannländer motsatt sig en omformulering av paragrafen, vilken i sin föreslagna lydelse i det väsentliga överensstämmer med 153 § sjölagen, och då kostnad av angiven art i regel lärer åvila bortfraktaren redan på grund av det genomgående fraktavtalets natur, har ändring ansetts icke böra företagas.

Det till lagrådet remitterade förslaget innehöll i 104 § en bestämmelse angående bortfraktarens överskridande av sin behörighet att företräda lastägaren eller handlande i strid med särskild föreskrift av denne. Mot bestämmelsen framställde lagrådet enahanda anmärkningar som vid 48 § andra stycket i det remitterade förslaget. I anledning härav har 102 § i förslaget undergått omarbetning i nära anslutning till vad tidigare föreslagits beträffande 48 och 49 §§; i samband härmed har det förutvarande tredje stycket av 102 § upptagits såsom 104 §.

Avfattningen av 117 § första stycket har jämkats i enlighet med lagrådets påpekande. I anledning av vad inom lagrådet anförts beträffande andra stycket har i lagtexten uttryckligen angivits att bevisbördan för att en fordran ej kunnat utgå av godset åvilar bortfraktaren.

Den i 120 § intagna bestämmelsen är i första hand en värderingsregel och går ut på att bortfraktarens ersättningsskyldighet för felande, minskat eller skadat gods bör bedömas på grundval av befraktarens normala intresse av transportens behöriga utförande. Vid beräkning av sådant intresse är i regel avgörande godsets handelsvärde efter transportens fullgörande. En längre gående ersättningsskyldighet kan emellertid, enligt kommitténs motiv, uppstå för bortfraktaren, om denne får antagas vid fraktavtalets ingående hava haft kännedom om ett speciellt intresse, som knyter sig till godsets befordran och bortfraktaren ej gjort förbehåll mot att dylikt intresse åberopas såsom grundval för ersättningskrav. Lagrådet har ifrågasatt, huruvida icke, för att den åsyftade tolkningen skulle vara tryggad, till paragrafen borde fogas en reservation av innebörd, att paragrafens regel skall gälla, där ej bortfraktaren vid avtalets ingående haft vetskap om att med befordringen varit förbundet ett särskilt intresse. Ifrågasätts kan emellertid, om icke ett uttryckligt lagstadgande av denna innebörd kunde leda för långt till bortfraktarens nack-

del. De fall, då fråga kan uppstå om ersättningsskyldighet för bortfraktaren utöver vad i förevarande paragraf anges, torde bliva tämligen sällsynta. Bestämmelsen har därför bibehållits oförändrad.

Såsom lagrådet yttrat läser det vara att förorda, att direkt i lagen uttryckes, att begränsningsregeln i 122 § hänföres till kronor i guld. En motsvarande bestämmelse har upptagits i 255 § sjölagen, och som följd härav föreslås upphävande av lagen den 18 maj 1928 i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande begränsning av redarens ansvar.

Lagrådet har förordat, att reglerna i förslagets 131—133 §§ i avsnittet »Om befraktarens tillbakaträdande och om hinder å hans sida» i väsentliga delar omarbetades och att i samband därmed vissa ändringar vidtoges i bestämmelserna »Om ömsesidig hävningsrätt» i 135 och 136 §§. Under de i anledning av lagrådets utlåtande förda förhandlingarna med grannländernas representanter har det visat sig, att enighet om mera vittgående förändringar i dessa ämnen icke stått att vinna. Emellertid uppnåddes vid konferensen i Oslo enighet om ändringar på vissa punkter. Då lagrådets önskemål i huvudsak torde bliva tillgodosedda genom dessa ändringar och ur praktisk synpunkt betänkligheter icke göra sig gällande mot en anslutning till de lagtexter, som vid konferensen utarbetades, har i förslaget icke vidtagits ytterligare ändringar.

Det första stycket av 131 § i det remitterade förslaget har uppdelats så, att i en första punkt av andra stycket sammanförts bestämmelserna om de fall, då en befraktare, som frånträder fraktslutet innan lastningen börjat, är fri från ersättningsskyldighet på grund av förekomsten av vissa extraordinära händelser rörande godset. Dessa händelser kunna, såsom i det remitterade förslaget, hava avseende å ej blott godsets avlämnande utan även dess fortskaffande med fartyget; såsom ett förtydligande har även angivits, att hindret kan avse godsets införande i bestämmelseorten. Lagrådets uttalande att det vid hinder för godsets fortskaffande måste anses rimligt, att där befraktaren underlåter att giva förklaring om frånträdande av avtalet, bortfraktaren får rätt att häva detsamma, har tillgodosetts genom stadgandet i andra punkten av andra stycket, att där godsets befordran skulle medföra väsentlig olägenhet för bortfraktaren, jämväl han äger frånträda avtalet utan ersättningsskyldighet. Ur praktisk synpunkt torde skillnaden vara ringa mellan det nu föreslagna tillvägagångssättet och det av lagrådet förordade, nämligen att i 135 § reglera frågan om verkningarna av hinder för godsets fortskaffande.

Vad lagrådet uttalat därom, att det kunde ifrågasättas att i förevarande paragraf införa en reklamationsregel, innebärande att befraktaren under angiven förutsättning ej skulle äga åtnjuta frihet från ersättningsskyldighet — alternativt att befraktaren skulle vara skyldig gottgöra bortfraktaren viss kostnad och skada — har föranlett stadgandet i tredje punkten av paragrafens andra stycke, att den, som vill åberopa omständighet som medför frihet från ersättningsskyldighet, skall giva meddelande därom utan oskäligt uppehåll. Påföljden av underlåtet meddelande läser för befraktarens vidkommande i re-

gel få antagas bliva allenast skyldighet att utgiva ersättning för därav uppkommen skada, ej förlust av rätt att åberopa den ersättningsbefriande omständigheten; denna skadeståndsplikt torde ej kunna sträcka sig utöver vad han varit pliktig utgiva enligt paragrafens första stycke.

På sätt lagrådet framhållit torde det få anses tvivelaktigt, huruvida den omständigheten att det bestämda gods avtalet avser gått under bör föranleda frihet från ersättningsskyldighet. Uppfattningen i det praktiska livet går emellertid i denna riktning, och övervägande skäl torde tala för att i lagtexten giva uttryck för denna uppfattning. Det remitterade förslaget har på denna punkt såtillvida ändrats, att undergång av bestämt gods numera icke nämnes såsom exempel å omständighet, som ej bort av befraktaren vid avtalets ingående tagas i beräkning. Såsom förutsättning för att befraktaren uti angivna fall skall vara fri från ersättningsskyldighet har i stället stadgats att godset skall hava gått under genom olyckshändelse.

Det nu anförda giver vid handen, att ändringar icke ansetts erforderliga i 135 och 136 §§. Vad lagrådet anført vid 133 § har beaktats såtillvida att sjöpanträtt i inlastat gods enligt 276 § tillerkänts ej blott för fraktförlust utan jämväl för annan skada i följd av att gods uttages i lastningshamnen eller under resan.

Andra stycket av 148 § har, i enlighet med hemställan av tre av lagrådets ledamöter, utgått.

I 150 § första stycket har vidtagits viss redaktionell jämkning. Att därutöver, såsom lagrådet ifrågasatt, upptaga ytterligare stadgande i haverikapitlet torde icke vara erforderligt.

Vad lagrådet i redaktionellt hänseende anmärkt beträffande rubriken till fjärde avdelningen i befraktningskapitlet, »Om konossement», och vid 156 § har icke syntts böra föranleda ändring i förslaget.

Vid 164 § har lagrådet hemställt att i första punkten orden »om han därvid var i god tro» måtte utgå. Då man särskilt å dansk sida lagt vikt vid bestämmelsens bibehållande och stadgande om god tro för visst fall redan nu möter i den mot 164 § i förslaget svarande regeln i sjölagen, har anledning icke ansetts föreligga att följa denna lagrådets hemställan. Innebörden av god tro lärer få avgöras med hänsyn till omständigheterna i det föreliggande fallet.

Lagrådet har vid 167 och 168 §§ anført, att det syntes tvivelaktigt om stadgandena kunde tolkas så som i kommitténs motiv antytts, nämligen att å doktrin och lagtillämpning överlätes avgörandet av frågan, huruvida bestämmelser om konossement i andra delar av sjölagen än i befraktningskapitlet skola gälla även beträffande mottagningskonossement och genomgångskonossement. Vidare har lagrådet, som förordat ett uttryckligt stadgande i detta ämne, förklarat att enligt dess mening betänkligheter knappast kunde råda mot ett stadgande av innebörd, att samtliga i sjölagen förekommande bestämmelser om konossement i tillämpliga delar skola gälla mottagningskonossement och genomgångskonossement. Inom våra grannländer har man emellertid bestämt