

Nr 34.

Ankom till riksdagens kansli den 21 april 1936 kl. 5 e. m.

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen m. m., dels ock väckta motioner om vissa ändringar i gällande bestämmelser rörande sjöpanträtt i fartyg och frakt.

Genom en den 6 mars 1936 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 133, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll, dels föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade 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, dels ock äskat riksdagens godkännande av nämnda vid propositionen fogade, den 25 augusti 1924 i Bryssel avslutade internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement.

Lagförslagen hava den lydelse som här nedan omförmäles. Konventions-texten, vilken är avfattad på franska och engelska språken, har nedan intagits tillsammans med den vid propositionen fogade svenska översättningen av konventionen.

I samband med denna proposition har utskottet till behandling företagit tvenne före propositionens avlämnande väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 216 i första kammaren av herr *Theodor Nilsson m. fl.* och nr 582 i andra kammaren av herr *Wallerius m. fl.* Motionerna, vilka äro likalydande, hava avseende å gällande lagbestämmelser rörande sjöpanträtt i fartyg och frakt. Vad motionärerna hemställt återgives här nedan, sedan först lämnats en kort översikt av de framlagda lagförslagens innehåll.

Med hänsyn till sjöfartens betydelse i den internationella samfärdseln gjorde sig tidigt behov av överensstämmelse mellan olika länders sjölagstiftning gällande.

Detta behov tillgodosågs vid tillkomsten i Sverige, Danmark och Norge av de ännu gällande, i allt väsentligt likalydande sjölagarna, den svenska av den 12 juni 1891, den danska av den 1 april 1892 och den norska av den 20 juli 1893. Särskilt i tiden efter sjölagarnas tillkomst har en mera allmän strävan i riktning mot en internationalisering av sjörätten framträtt. I detta sammanhang må erinras om de med vår lagstiftning 1912 införlivade 1910 års internationella konventioner om fartygs sammanstötning samt om assistans och bärgning.

1928 års sjö-
lagstift-
ning.

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 omförmälda 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. I första lagutskottets av 1928 års riksdag godkända utlåtande nr 36 yttrades 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 emellertid ännu ej meddelats. Föredragande departementschefen har anført, att det nu framlagda förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen utarbetats under förutsättning att 1928 års sjölagstiftning trädde i kraft senast samtidigt med den föreslagna lagen samt att det syntes lämpligt att vårt land vidtog åtgärd för ratificering av konventionerna och att nämnda lagstiftning finge träda i tillämpning. Påpekas må att ansvarsbegränsnings- och sjöpanträttskonventionerna numera tillträtts av Belgien, Brasilien, Danmark, Finland, Frankrike, Monaco, Norge, Portugal, Spanien och Ungern; panträttskonventionen är därjämte ratificerad av Estland.

Förslagets
tillkomst.
Tidigare lag-
stiftnings-
arbete.

Sjölagens centrala del, befraktningsrätten, har i stort sett lämnats oberörd av vidtagna lagstiftningsåtgärder. Ej långt efter tillkomsten av de skandinaviska sjölagarna framkommo emellertid yrkanden om revision av reglerna rörande bortfraktarens ansvarighet för godset, därvid särskilt påpekades behovet av bestämmelser, som skulle inskränka möjligheten att genom klausuler i konossement åsidosätta de legala ansvarighetsreglerna. Det internationella sjörättsliga arbetet inriktade sig tidigt på att söka åstadkomma ett förslag till internationell befraktningslag; ett betydande arbete utfördes härvid av den internationella sjörättsföreningen, Comité maritime international. Världskriget medförde ett avbrott i detta arbete.

Hösten 1917 tog den norska regeringen initiativ till ett för Sverige, Danmark och Norge gemensamt arbete för revision av de skandinaviska sjöla-

garna. Kommittéer med uppdrag att deltaga i det överenskomna arbetet tillsattes sedermera i de olika länderna; efter det Finland blivit en självständig stat har även Finland tagit del i arbetet. Det gemensamma nordiska arbetet å befraktningsrätten resulterade i ett utkast, daterat juli 1924, innehållande regler angående befraktning. Ett avbrott hade emellertid då inträtt i de nordiska sjölagstiftningskommittéernas verksamhet, beroende på återupptagandet efter världskrigets slut av det internationella lagstiftningsarbetet på sjörättens område. Inom International law association och den internationella sjörättsföreningen hade utarbetats ett förslag till fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement, vilket förslag med vissa ändringar antogs vid International law association's konferens i Haag år 1921 (de s. k. Haagreglerna). På den internationella sjörättsföreningens konferens i London oktober 1922 underkastades reglerna en revision. De upptogs därefter till officiell internationell behandling vid en diplomatisk konferens i Bryssel samma år. Den slutliga behandlingen av reglerna ägde rum vid en sjörättskonferens i Bryssel oktober 1923. Såsom resultat av arbetet framgick den i Bryssel den 25 augusti 1924 avslutade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement, vilken konvention undertecknats av Amerikas förenta stater, Belgien, Chile, Danzig, Estland, Frankrike, Italien, Japan, Jugoslavien, Polen, Rumänien, Spanien, Storbritannien och Norra Irland, Tyskland samt Ungern.

År 1928 väcktes frågan om återupptagandet av det då vilande gemensamma nordiska sjölagstiftningsarbetet. Vid en nordisk konferens i Köpenhamn 1929 vidtogos de ändringar i och gjordes de tillägg till ovan omförmälda utkast, som skulle möjliggöra, där så ansåges önskvärt, en anslutning av de nordiska länderna till konossementskonventionen. Inom justitiedepartementet utarbetades därefter för remiss till sjöfarts- och andra organisationer erforderliga förklarande anmärkningar till det då föreliggande utkastet, vilka under titeln »Utkast till lagbestämmelser om befraktning (5 kap. 109—168 §§ sjölagen) utarbetat inom de nordiska sjölagstiftningskommittéerna» publicerats i Statens offentliga utredningar 1930: 11. Yttranden över utkastet avgavs av ett flertal myndigheter och näringsorganisationer.

Den 31 mars 1933 blev frågan om fullföljandet av det nordiska arbetet angående befraktningsrätten föremål för Kungl. Maj:ts avgörande. Vid ärendets föredragning framhöll chefen för justitiedepartementet, att han ansåge att det nordiska sjölagsarbetet borde fullföljas och avslutas, att detta arbete i fortsättningen borde begränsas till reglerna om befraktning och därmed omedelbart sammanhängande ämnen samt att i detta samband frågan om Sveriges ställning till konossementskonventionen borde bli föremål för utredning. Kungl. Maj:t beslöt sagda den 31 mars 1933 tillsättande av en kommitté med uppdrag att i enlighet med de av departementschefen angivna riktlinjerna deltaga i fullföljandet och avslutandet av det nordiska lagstiftningsarbetet på sjörättens område. Efter konferenser med delegerade från de övriga nordiska länderna, i Oslo 1933 och i Köpenhamn 1934, blevo av

1933 års
kommitté.

den svenska kommittén utarbetade lagförslag den 18 juli 1935 remitterade till lagrådet. Sedan lagrådet den 22 januari 1936 avgivit utlåtande i ämnet, har en slutlig överläggning mellan delegerade från de olika länderna ägt rum i Oslo februari 1936. De av kommittén utarbetade lagförslagen jämte motiv hava publicerats i Statens offentliga utredningar 1936: 17, däri jämväl inta-gits de olika ländernas lagtexter, sådana desamma förelågo efter nyssnämnda överläggning.

Förslagens innehåll.

*Konosse-
mentskon-
ventionen
och därav
föranledda
stadganden.*

Konossementskonventionen avser att lösa vissa av de spörsmål, till vilka en godstransport till sjöss giver upphov; konventionen har tillkommit när-mast såsom en frivillig överenskommelse mellan de olika intressegrupperna vid befraktning och åsyftar att på ett rättvist sätt fördela rättigheter och skyldigheter mellan dessa. Konventionen 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. I fråga om bortfraktarens ansvarighet för godset utgör konossementskonventionen en kompromiss såtillvida som bortfraktaren i art. 4 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'admini-stration du navire; in the navigation or in the management of the ship). Å andra sidan äro jämlikt art. 3 § 8 konossementskonventionens samtliga ansvarighetsregler av tvingande natur, dock med rätt för bortfraktaren att åtaga sig ökade förpliktelser; 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, i art. 3 §§ 3 och 7 stadganden om skyldighet för bortfraktaren att utfärda konossement, innehållande uppgifter om godsets märken samt vikt, mått eller stycketal ävensom godsets synliga tillstånd. Därjämte har i art. 3 § 4 bestämmelse givits, att konossementet utgör fullt bevis om uppgifternas rik-tighet, 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.

Vad konventionens innehåll i övrigt angår må särskilt påpekas de i art. 1 upptagna definitionerna, som föranleda att tillämpningsområdet för konven-tionsreglerna i olika hänseenden inskränkes. Konventionen är tillämplig allenast beträffande sådant fraktavtal, som innefattas i konossement eller lik-nande åtkomsthandling angående befordring av gods till havs; den gäller ej certepartierna, vilket uttryckligen stadgas i art. 5. Vidare har konventionen avseende blott å tiden från lastningen till lossningen. Regler angående bort-fraktarens plikter och ansvar med hänsyn till fartygets sjövärdighet äro in-tagna i art. 3 § 1 och art. 4 § 1. I art. 3 § 6 finnes bestämmelse rörande lastemottagares skyldighet att underrätta bortfraktaren om skada å eller

brist i godset, varjämte i samma paragraf uppställs en ettårig preskriptionstid i fråga om fordran på grund av förluster eller skador. Enligt art. 4 § 4 är deviation för att rädda liv eller egendom till havs samt annan skälig deviation tillåten och föranleder icke ansvarighet för därav härrörande skada. I art. 4 § 5 upptages ett visst belopp för kolly eller enhet av godset, utöver vilket bortfraktarens ansvarighet i princip icke sträcker sig. Beloppet har fastställts till 100 pund sterling eller motsvarande värde i annan myntenhet. Med myntenheter förstås enligt konventionens art. 9 myntenheter i guld. Art. 4 § 6 innehåller vissa bestämmelser rörande bortfraktarens rätt att lossa, förstöra eller oskadliggöra s. k. farligt gods. I art. 10 föreskrives att bestämmelserna i konventionen skola tillämpas på varje konossement, som utfärdas i en fördragslutande stat. Art. 11—16 angå bland annat undertecknande, ratifikation och ikraftträdande av konventionen. I ett i anslutning till konventionens undertecknande upprättat protokoll förklaras, bland annat, att staterna förbehålla sig viss frihet beträffande det egna landets kustfart.

Konossementskonventionen har hittills blivit tillträdd av Belgien, Monaco, Portugal, Spanien, Storbritannien och Norra Irland samt ett flertal brittiska kolonier ävensom av Ungern. Enligt föreliggande uppgifter har franska parlamentet numera antagit ett förslag om konventionens ratificering. Inom Amerikas förenta stater pågår lagstiftningsarbete i och för en anslutning till konventionen.

Konossementskonventionens regler hava, i olikhet med vad fallet var beträffande det tidigare berörda utkastet till lagbestämmelser om befraktning, upptagits i en fristående lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement. Med sjölagens befraktningskapitel hava emellertid införlivats konventionens grundläggande principer. Förstnämnda lag innebär i huvudsak allenast en översättning av konventionens regler, och dess bestämmelser skola, efter Konungens förordnande, lända till efterrättelse, i stället för vad sjölagen i motsvarande delar innehåller, beträffande befordran av gods sjöledes dels från Sverige till främmande stat dels ock till Sverige från stat som är ansluten till konventionen. Sjölagens befraktningsregler avses förty skola gälla inrikes fart samt, i den mån svensk lag är tillämplig, befordran av gods till Sverige från en icke-konventionsstat; därjämte är att märka att även i fall, där den särskilda lagen kan tänkas bli tillämplig, sjölagens regler skola användas såsom kompletterande den särskilda lagen. Förordnande av Konungen jämlikt det föreslagna tredje stycket av 122 § i befraktningskapitlet förutsättes skola meddelas under samtidigt beaktande att en tillämpning av den särskilda lagens bestämmelser icke skall ifrågakomma beträffande sådan fart som med förordnandet avses.

Förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen innebär en fullständig omarbetning av sjölagens befraktningskapitel. Ändringarna i andra delar av sjölagen äro i allmänhet föranledda av revisionen av befraktningskapitlet.

Förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen.

Befälhavare-
kapitlet.

I sjölagens befälhavarekapitel är i 31 § intagen en bestämmelse avseende befälhavares rätt att under resan avvika från vanlig väg eller göra uppehåll. Motsvarighet härtill återfinnes i 98 § av förslaget befaktningskapitel, där ett stadgande i detta ämne gives i nära anslutning till konossementskonventionens förutberörda deviationsregel. I samband härmed har 31 § reducerats till ett stadgande av närmast instruktionell karaktär. Regeln i 48 § om befälhavarens allmänna behörighet att företräda redaren har ändrats såtillvida att behörigheten icke, såsom nu stadgas, inskränkts att gälla allenast när fartyget befinner sig utom hemorten. Enligt förslaget är behörigheten förty tillfinnandes även i hemorten. En motsvarande ändring har vidtagits i 49 §. Bestämmelserna om befälhavarens ställningsfullmakt för lastägaren i sjölagen 54—57 §§ ersätts i viss mån av reglerna i befaktningskapitlet 102—104 §§. Det föreslagna nya stadgandet i 54 § innebär en hänvisning till dessa paragrafer, varför skillnaden i sak på denna punkt mellan sjölagen och förslaget i huvudsak är att enligt förslaget behörighet att företräda lastägaren tillagts ej blott befälhavaren utan jämväl bortfraktaren. I 59 § har införts en regel 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 1922 års riksdag i skrivelse nr 115 till Kungl. Maj:t i samband med godkännande av nämnda lag.

Befaktnings-
kapitlet.

Befaktningskapitlet innehåller i sin nu föreslagna lydelse i olika hänseenden en fullständigare rättslig reglering av det sjörättsliga fraktavtalet än för närvarande. Kapitlet har erhållit en mera överskådlig uppställning. En förteckning över de föreslagna reglernas motsvarighet i sjölagen har nedan intagits såsom bilaga. Befaktningskapitlet är uppdelat på fem huvudavdelningar: inledande bestämmelser, resebefaktning, tidsbefaktning, konossement och passagerarebefordran. Stadgandet i 71 § första stycket giver uttryck för den dispositiva karaktären av kapitlets bestämmelser »angående fraktavtal», varmed åsyftas reglerna angående parternas i fraktavtalet ömsesidiga rättigheter och förpliktelser. Uttryckliga föreskrifter rörande vissa reglers tvingande natur hava intagits i 122 och 171 §§; en hänvisning till den förra paragrafen återfinnes i 172 §. Utanför ifrågavarande stadgande faller dels i tredje mans intresse uppställda regler, vilka oberoende av särskilt lagbud i stor utsträckning måste betraktas såsom tvingande, dels ock bestämmelser som i viss mån äro av offentligrättslig natur. Andra stycket av 71 § innehåller en erinran om det särskilda förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till konossementskonventionen. I den mån dess bestämmelser skola komma till användning är en tillämpning av sjölagens motsvarande regler utesluten. I 75 § har uppmärksamhet ägnats åt de särskilt vid tidsbefaktning så vanliga underbortfraktningsavtalen.

Stadgandena rörande resebefaktning hava fördelats i ett flertal underavdelningar.

Bestämmelserna om *lastningsplats* och *lastningstid* innebära såväl ett fullständigande av som ock vissa avvikelser från gällande sjölag. I fall där

viss lastningsplats ej blivit avtalad föreskrives i den svenska sjölagen 114 § att befraktare av helt fartyg äger i viss ordning anvisa lastningsplats. Om sådan anvisning icke gives, har bortfraktaren principiellt fullgjort vad på honom ankommer, så snart fartyget inkommit i den hamn befraktningsavtalet bestämmer. Såväl den danska som den norska sjölagen ålägger emellertid i princip befälhavaren att förlägga fartyget till en sedvanlig lastningsplats. Den olikhet, som på denna betydelsefulla punkt råder mellan de skandinaviska sjölagarna, har enligt de inom länderna nu föreliggande förslagen utjämnats. I 77 § av det svenska förslaget stadgas att där befraktaren ej i tid givit anvisning om lastningsplats, fartyget skall förläggas till sedvanlig lastningsplats samt att, om det ej kan ske, bortfraktaren skall välja plats, där lastningen skäligen kan försiggå. Den rätt att anvisa lastningsplats, som enligt sjölagen tillkommer befraktare av helt fartyg, förefinnes vid delbefraktning endast under förutsättning att samtliga befraktare förena sig om viss lastningsplats. Förslaget saknar särskild regel för fall att delbefraktning föreligger; i princip har en delbefraktare förty enahanda rätt att anvisa lastningsplats som befraktare av helt fartyg. Där fraktavtalet åter angår styckegods, finnes enligt förslagets 79 § ej rätt att anvisa lastningsplats, såvida ej för en sådan rättighet kan åberopas avtal eller sedvänja.

Sjölagens system med en legal överliggetid har bibehållits. Under det att enligt sjölagen såväl liggetid som överliggetid räknas allenast i hela eller halva dagar, föreskrives i förslaget att dessa tider räknas i arbetsdagar och arbetstimmar. Sjölagens uteslutande efter tonnagets storlek bestämda antal liggedagar har, beträffande fartyg om större nettodräktighet än 400 ton, i förslagets 81 § utbytts mot en i varje särskilt fall med ledning av vissa angivna omständigheter beräknad liggetid. Däremot bibehålles en fast skala för liggetidens beräkning i fråga om fartyg upp till en nettodräktighet av 400 registerton, därvid åtskillnad göres mellan fartyg utan egen maskindriven lastningsanordning och fartyg med egen maskindriven lastningsanordning. Berörda regel har fått sin slutliga utformning, sedan år 1934 yttranden i ärendet inhämtats från vissa näringsorganisationer. En nyhet är att enligt 82 § liggetiden räknas från middagsrastens slut, därest behörig anmälan om fartygets lastklarhet sker senast klockan tio förmiddagen samma dag.

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, ha ansetts icke kunna bibehållas. Denna fråga har tidigare uppmärksamats, i det 1927 års riksdag i skrivelse nr 81 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 tre skilda 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 särskild skala för överliggetidsersättning beträffande pråmfartyg. Såväl det tidigare befraktningsutkastet 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. Föredragande departementschefen har i denna fråga, i anslutning till yttrande av lagrådet, anfört att övervägande skäl syntes tala för att, i likhet med vad som skett beträffande liggetidens beräkning, jämväl överliggetidsersättningens storlek i sjölagen fastställdes till vissa fixa belopp i fråga om fartyg av lägre tontal samt att, då den svenska handelsflottan till stor del består av mindre tonnage, en dylik regel torde vara till avsevärd nytta och i icke ringa grad förminska antalet tvister rörande överliggetidsersättning. Vidare har erinrats om att regeln vore dispositiv, varför det kunde förväntas att, där parterna ansåge densamma icke böra i ett speciellt fall läggas till grund för beräkning av omförmälda ersättning, de träffade ett från lagens stadgande avvikande avtal. I enlighet härmed upptagas i 86 § beträffande tonnaget intill 400 nettoton vissa skalor med fixerade belopp för överliggetidsersättningen i huvudsaklig överensstämmelse med vad på sin tid av skilda organisationer förordades. Åtskillnad göres därvid mellan olika fartygskategorier, nämligen segelfartyg, segelfartyg med hjälpmaskin och maskindrivna fartyg. För segelfartyg och maskindrivna fartyg av en nettodräktighet intill 100 ton hava ersättningsbeloppen fastställts till de dubbla i jämförelse med sjölagens förut angivna belopp. Ersättningsbeloppen falla sedan i mån av fartygens ökade storlek. För segelfartyg med hjälpmaskin ligga beloppen emellan de för de två andra fartygskategorierna fastställda. Särskilda bestämmelser rörande pråmfartyg hava icke meddelats. I fråga om fartyg av större dräktighet än 400 ton stadgas, att ersättning för överliggetid skall bestämmas med hänsyn till frakten och till den ökning eller minskning av utgifter som av uppehållet orsakas.

Under rubriken »*Om lastning*» hava upptagits regler avseende befraktarens eller avlastarens samt bortfraktarens skyldigheter med hänsyn till godsets avlämnande och mottagande samt dess lastning. I 94 § meddelas stadgande rörande det s. k. styrmans- eller lastkvittot. Sjölagens föreskrift i dess 124 § om dylikt kvittos återställande, när konossementet undertecknas eller godset lossas innan konossement därå utfärdats, har uteslutits, enär stadgandet ansetts kunna giva stöd åt den uppfattningen att lastkvittot vore att betrakta som ett slags omsättningspapper samt det syntes angeläget förebygga en utveckling, som kunde föranleda förväxling mellan lastkvitto och konossement. Frågan om rätten att erhålla konossement å inlastat gods behandlas i 95 §. Motsvarighet saknas till sjölagens bestämmelse i 133 § att avlastaren åligger

att med sin underskrift till riktigheten erkänna ett exemplar av konossementet som befälhavaren behåller, den s. k. kaptenskopian.

I avdelningen om *resans utförande* hava införts, förutom den tidigare omnämnda deviationsregeln samt stadganden rörande bortfraktarens rätt att företräda lastägaren, bland annat en regel i 101 § att bortfraktaren från godsets mottagande till dess avlämnande skall hava noggrann vård om godset samt i övrigt iakttaga lastägarens rätt och bästa. Vad angår utsträckningen i tiden av bortfraktarens plikt att hava vård om godset, överensstämmer förslaget med vad redan nu gäller enligt 142 § sjölagen, enligt vilket lagrum bortfraktarens ansvarighet principiellt avser skada »efter det gods blivit till inlastning mottaget och innan det avlämnats». Förslagets sistberörda regel bör ses i belysning av stadgandena i 118 och följande §§ angående bortfraktarens ansvar för godset.

Bestämmelserna om *lossningsplats, lossningstid och lossning* överensstämma nära med motsvarande regler om lastningsplats, lastningstid och lastning. Stadgandena i 111—117 §§ om *utlämnande av godset* ansluta sig i huvudsak till sjölagens regler i ämnet.

Ehuru propositionen utgår från att konossementskonventionens införlivande med svensk rätt bör ske genom en särskild lag och icke genom inarbetande i sjölagens befraktningskapitel, har det emellertid funnits önskvärt att konventionens grundsatser i så stor utsträckning som möjligt upptoges även i den inre lagstiftningen. Detta framträder i synnerhet beträffande avdelningen om *bortfraktarens ansvar för godset*. Konventionens ur svensk juridisk synpunkt mindre tillfredsställande avfattning och dess på vissa punkter något oklara innebörd har dock föranlett, att sjölagens regler avfattats i närmare överensstämmelse med nordisk rättsuppfattning och lagteknik. Den första paragrafen i förevarande avdelning innehåller en allmän regel i fråga om bortfraktarens ansvarighet för förlust eller minskning av eller skada å godset. Ersättningsskyldighet inträder, 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. Paragrafen uppställer förty en allmän vållanderegeln, dock med bevisbördan hos bortfraktaren där han vill göra gällande frihet från skadeståndsskyldighet. En dylik regel står i överensstämmelse med den grundprincip, som kan sägas få sitt uttryck i konossementskonventionens art. 4 § 2 under q., men avviker däremot från stadgandet i vår sjölag 142 §, enligt vilket 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 besättningsmakt att avvärja». Med den allmänna avfattning som givits åt 118 § i förslaget har det ansetts obehövt att upptaga de särregler i fråga om bortfraktarens ansvar för skada å gods som återfinnas i sjölagens 142 och 143 §§ liksom ock den i konossementskonventionen art. 4 § 2 under c.—p. verkställda uppräknningen av omständigheter som befria bortfraktaren från ansvarighet. I överensstämmelse med konventionen göres i 122 § första stycket reg-

leringen av bortfraktarens ansvar för godset tvingande i tiden från lastningen till lossningen. Den tvingande ansvarsregleringen är inskränkt till inrikes fart, varmed avses sådan transport som helt försiggår inom rikets gränser, men densamma kan enligt tredje stycket av nämnda paragraf under förutsättning av ömsesidighet och efter Konungens förordnande utsträckas att avse jämväl fart mellan Sverige och främmande stat. Nyssberörda stadgande har närmast tillkommit med tanke på fart mellan de nordiska länderna, vilkas sjölagar antagas bliva av i huvudsak enahanda innehåll, och för att möjliggöra en tillämpning av dessa lagar i stället för de i fristående författningar upptagna bestämmelserna i konossementskonventionen. Till skillnad från konventionen gäller enligt 122 § den tvingande ansvarsregleringen jämväl i förhållandet mellan parterna enligt certeparti, befraktaren och bortfraktaren. I paragrafens andra stycke möter viss motsvarighet till stadgandena i konventionen art. 4 § 5 och § 2 under a. och b. om begränsning av bortfraktarens ansvar till visst belopp för kolli eller enhet av godset samt om frihet från ansvarighet för skada i följd av underlydandes fel vid navigeringen eller handhavandet av fartyget och på grund av brand, som ej vållats av bortfraktaren själv. För att åtnjuta berörda förmåner skall emellertid enligt förevarande förslag bortfraktaren göra förbehåll; legal begränsning av eller frihet från ansvar föreligger sålunda icke. I konossementskonventionen har ovannämnda belopp fastställts till 100 pund sterling eller motsvarande värde i annan myntenhet. För vinnande av överensstämmelse med konventionen, vilken räknar med en värdeenhets i guld, har den i 122 § införda begränsningsregeln hänförs till ett belopp av ettusenåttahundra kronor i guld. Den bortfraktaren i enlighet med vad ovan nämnts tillerkända rätten att i vissa hänseenden göra förbehåll om inskränkning av sin ansvarighet för godset innebär undantag från huvudregeln att bestämmelserna om bortfraktarens ansvar äro av tvingande natur. Ett ytterligare sådant undantag uppställs i 123 § beträffande s. k. genomgångsbefordran. I 121 § stadgas att om mottagaren vill tala å minskning eller skada, han skall giva bortfraktaren meddelande därom utan oskäligt uppehåll efter det han märkt eller bort märka minskningen eller skadan. Underlåten reklamation inom föreskriven tid avskär principiellt all talan. Genom regeln åsyftas att tillgodose bortfraktarens intresse av att så snart som möjligt erhålla kännedom om att ersättningstalan kommer att riktas mot honom. Konossementskonventionen innehåller i berörda hänseende ett stadgande i art. 3 § 6, vilket emellertid enligt sin ordalydelse går ut på att underlåtenhet att giva underrättelse om skada eller brist föranleder icke förlust av rätt att kräva ersättning därför utan allenast att godset presumeras hava avlämnats oskadat och oförminskat.

Bestämmelserna om *frakt* i 124 och 125 §§ överensstämma i huvudsak med sjölagens motsvarande regler.

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. I förstnämnda avseende saknar sjölagen en uttömmande och systematisk

reglering. I förslagets 126 § besvaras frågan, under vilka allmänna förutsättningar dröjsmål å bortfraktarens sida medför rätt för medkontrahenten att häva befракtningsavtalet. Fartygets förlust eller condemnation medför enligt 128 § fraktavtalets upphörande. En liknande bestämmelse gives i 160 § sjölagen, varest jämväl lämnas en regel om beräkning av s. k. avståndsfrakt för det fall att resan delvis utförts. Under det att enligt sjölagen avståndsfrakt eller distansfrakt beräknas efter det tillryggalagda avståndets förhållande till hela den resa fraktslutet avsåg, skall enligt 129 § av förslaget vid beräkning av avståndsfrakt avseende främst fästas vid längden av den faktiskt återstående och av den avtalade resan. I förhållande till gällande rätt innebär denna regel bland annat den förändringen, att avdrift från vägen icke går ut över befraktaren utan över bortfraktaren. I 133 och 135 §§ hava intagits hänvisningar till avståndsfraktregeln. Frågan om bortfraktarens skadeståndsplikt i anledning av dröjsmål å hans sida eller i följd av att avtalet upphör att gälla regleras i 130 § på enahanda sätt som skett i 118 §, då fråga är om förlust eller minskning av eller skada å gods. Någon tvingande reglering av bortfraktarens ansvar i nu behandlade avseende genomföres icke. Sjölagen innehåller i 111 §, i anslutning till bestämmelser rörande befraktarens rätt att häva fraktslut och erhålla skadestånd i fall då fartyget ej är i rätt tid tillstädes å lastningsorten, en föreskrift att befraktare, som oaktat fraktslutet icke häves vill fordra ersättning för uppehåll, är pliktig att sådant för befälhavaren uppgiva innan godset avlämnas till inlastning, vid äventyr att talan eljest förloras. I förslaget saknas motsvarighet till sistberörda stadgande. Ej heller har behov ansetts föreligga att i 130 § uppställa en reklamationsregel avseende skadeståndsskyldigheten vid dröjsmål överhuvud. — Förslaget har övergivit sjölagens system i 126 och följande §§ att befraktaren äger häva fraktavtal mot erläggande av fautfrakt, utgörande hela eller viss del av den avtalade frakten, och i stället genomfört en reglering av påföljderna av befraktarens tillbakaträdande som närmare överensstämmer med allmänna skadeståndsregler. Vid bestämmande av den ersättning för fraktförlust och annan skada, som enligt 131—133 §§ åligger befraktaren att gälda, skall enligt 134 § hänsyn tagas därtill att bortfraktaren utan skälig anledning underlåtit att medtaga annat gods. Frihet från ersättningskyldighet föreligger under vissa i 131 § närmare angivna extraordinära omständigheter avseende godset. I 276 § under 3. föreslås att tillerkänna sjöpanträtt i inlastat gods för fraktförlust och annan skada i följd av att gods uttages i lastningshamnen eller under resan. — Sjölagen medgiver i 159 och 161 §§ båda parterna hävningsrätt vid förekomsten av vissa speciella omständigheter, som omöjliggöra eller åtminstone väsentligt hindra resan eller dess fullbordande. Jämväl i förslaget erkännes i viss utsträckning ömsesidig rätt att häva fraktavtal. Sådan rätt förefinnes enligt 135 § vid vissa situationer, som normalt sett innebära fara för resans utförande. Frågan om hävningsrätt bör anses föreligga skall bedömas med hänsyn till vad som var känt vid fraktavtalets ingående.

En nyhet är upptagandet i förslaget av särskilda regler om tidsbe-

fraktning. Under det att resebefraktningen enligt sitt typiska innehåll går ut på att bortfraktaren för befraktarens räkning skall frakta gods eller passagerare, därvid vederlagets utgående i regel är beroende av att arbetsresultat uppnås, avser tidsbefraktningen att tidsbortfraktaren under den tid, fartyget skall stå till befraktarens förfogande, skall utföra de resor tidsbefraktaren i överensstämmelse med tidsbefraktningens avtalet påkallar och att tidsfrakt skall utgå för den tid fartyget varit i tidsbefraktarens tjänst. I förslaget utgår man från att tidsbefraktningen är att anse som ett visserligen egenartat, men dock verkligt fraktavtal. Härigenom skiljes tidsbefraktningen från skeppslegan. Tidsbefraktning har under senare tider alltmera vunnit i betydelse, varför en rättslig reglering av detta fraktavtal ansetts önskvärd. De i förslaget uppställda reglerna ansluta sig i huvudsak till sedvanliga tids-certepartier och innebära sålunda i stort sett ett lagfästande av förefintlig praxis på området.

I 137 § fastslås den för tidsbefraktningen karakteristiska huvudförpliktelsen för bortfraktaren, nämligen att under den avtalade tiden utföra de resor befraktaren i överensstämmelse med avtalet påkallar. De nautiska åtgärderna vidtagas av bortfraktaren. Den kommersiella sidan av fartygets nyttjande vilar däremot principiellt på tidsbefraktaren. I 139 § säges sålunda, att befraktaren har att ombesörja lastning, stuvning och lossning. I allt som angår det rent kommersiella är bortfraktaren skyldig att följa befraktarens instruktioner. Han är sålunda principiellt pliktig att utfärda konossement i sådan form och av sådant innehåll som befraktaren önskar. Om genom utfärdande av konossement tidsbortfraktaren i förhållande till tredje man ådrager sig strängare ansvar, än som åligger honom i förhållande till tidsbefraktaren, har han enligt 141 § regressrätt mot befraktaren. Bestämmelser om tidsbefraktarens skyldighet att gälda tidsfrakt hava intagits i 144 och 145 §§; i 148 § regleras påföljden av underlåtenhet härutinnan. Motsvarighet till vissa av de för resebefraktningen uppställda stadgandena rörande dröjsmål å bortfraktarens sida återfinnes i fråga om tidsbefraktning i 146 och 147 §§.

Stadgandena om konossement, vilka i sjölagen förekomma i olika sammanhang, hava i förslaget sammanförts i en särskild huvudavdelning. Detta har varit påkallat redan på grund av reglernas betydelse såväl för resebefraktning som tidsbefraktning. För att ernå större överskådlighet hava stadgandena uppdelats på fem underavdelningar med regler om konossements utfärdande och innehåll, rätt att utfå godset, rättsförhållandet mellan bortfraktaren och mottagaren, förvärv i god tro samt mottagningskonossement och genomgångskonossement.

Bestämmelserna i gällande sjölag vila genomgående på den uppfattningen, att konossement utfärdas först sedan godset inlastats, och i 133 § första stycket uttalas till och med att befälhavaren ej må underteckna konossement förrän godset inlastats. I förslaget har tidigare, i 95 §, givits en regel angående avlastarens rätt att utfå konossement å inlastat gods, och i den första paragrafen av nu förevarande huvudavdelning, 151 §, definieras konosse-

mentet, i överensstämmelse med sjölagen 132 §, såsom innefattande erkännande om godsets inlastning och förbindelse att i bestämmelseorten avlämna godset.

I förslaget har emellertid uppmärksamhet ägnats jämväl åt ett annat dokument, som numera förekommer särskilt inom linjefarten, nämligen det s. k. *mottagningskonossementet* (received-for-shipment-konossement). Detta dokument, som utfärdas angående mottaget men ännu ej inlastat gods, har vunnit erkännande genom stadgandet i art. 3 § 3 av konossementskonventionen. I 167 § av förslaget uttalas, att stadgandena i sjölagens befraktningsskapitel om konossement i tillämpliga delar skola gälla i fråga om mottagningskonossement samt att, om mottagningskonossement utfärdats å godset, efter inlastningen icke må utfärdas konossement utan att mottagningskonossementet återlämnas.

När i förslaget talas om konossement, avses allenast handling som omförmäles i 151 §, d. v. s. konossement å inlastat gods. Konossementskonventionen innehåller stadgande härom i art. 3 § 7. Liksom sjölagen skiljer förslaget på sådana uppgifter i konossement som äro obligatoriska och sådana som skola intagas allenast på begäran av part. De förra avhandlas i 151 § andra stycket; de senare i 152 §. Utfärdaren av konossement äger i vissa fall göra förbehåll beträffande riktigheten av uppgifter, vilka han erhållit av avlastaren.

Sjölagen har, för det fall att konossement utfärdas i flera exemplar, en bestämmelse i 133 § att där avlastaren det äskar de särskilda exemplaren i konossementets text må betecknas med särskilda nummer, såsom första, andra, tredje och så vidare. Denna anordning har tillkommit för att på ett enkelt sätt lösa konflikt mellan innehavare av olika exemplar av konossement. Till numreringen av konossementsexemplar anknytas nämligen vissa rättsverkningar, som i huvudsak gå ut på att innehavare av exemplar med lägre nummer har bättre rätt än innehavare av exemplar med högre nummer. Institutet med numererade konossementsexemplar har emellertid visat sig vara utan praktiskt värde och har därför icke upptagits i förslaget.

I avdelningen »*Om rättsförhållandet mellan bortfraktaren och mottagaren*» regleras konossementslärens mest centrala spörsmål, den s. k. konossementsskuldens innehåll. Den nordiska rätten intager den ståndpunkt, som i sjölagen 144 § angives därmed, att konossementet »bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaren och lastemottagaren» och att förty lasten skall i överensstämmelse med konossementet till den sistnämnde utlämnas. Konossementet betraktas såsom en utfästelse av befälhavaren till lastemottagaren; principiellt gäller att lastemottagaren står utanför det äldre rättsförhållandet mellan avlastare och befälhavare, därest icke i konossementet anorlunda angivits. I motsats härtill står den engelska uppfattningen att konossementet skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis, att bortfraktaren mottagit godset sådant det beskrivits i konossementet. Konossementskonventionen innehåller ock i art. 3 § 4 ett stadgande om konossementets egenkap av allenast ett prima-facie-bevis. I förslaget har man icke frångått gäl-

lande rätts principiella ståndpunkt i förevarande avseende. Däremot har en uppdelning skett mellan, å ena sidan, frågan om villkoren för godsets befordran och utlämnande, vilken behandlas i 160 §, och å andra sidan frågan om ansvaret för de i konossementet intagna uppgifterna om godset. Sistnämnda fråga behandlas i 161 §. En viss formell överensstämmelse har härigenom vunnits med konossementskonventionen, som med sin nyssberörda regel om konossementets egenskap av prima-facie-bevis avser just uppgifterna om godset i konossementet. I andra stycket av 161 § gives uttryck för bortfraktarens skyldighet att i konossementet särskilt anmärka oriktigheten av en uppgift, i fall där han insett eller med användande av vanlig uppmärksamhet kunnat inse att uppgiften var oriktig. En liknande reglering gives i 162 § första stycket i fråga om skada å gods eller brist med avseende å dess förpackning. I det väsentliga har man i dessa spörsmål vidblivit gällande rätts ståndpunkt, sådan den kommer till uttryck i sjölagen 145—147 §§.

Det i 163 § intagna stadgandet rörande s. k. indennitetsförklaringar har tillkommit för att i någon mån motverka de nackdelar, som följa av den hos bortfraktarna starkt utbredda sedvänjan att i utbyte mot s. k. garantibrev tillhandahålla befraktarna »rena» konossement, d. v. s. konossement utan reservationer beträffande godsets tillstånd, förpackning e. d.

Den numera så betydelsefulla genomgångsbefordringen, varom ett stadgande intagits i 123 § av förslaget, försiggår ofta efter utfärdande av ett s. k. *genomgångskonossement*. Bestämmelser om genomgångskonossement hava upptagits i 168 §. Det ligger i sakens natur, att genomgångsbefordran äger en stark internationell betoning. Då emellertid det internationella sjörättsliga lagstiftningsarbetet ännu icke lett till någon definitiv lösning av de frågor som uppkomma vid detta slag av godsbefordran, hava närmare regler i detta ämne ansetts för närvarande icke böra uppställas.

Den i befraktningskapitlets sista huvudavdelning intagna regleringen rörande *passagerarebefordran* är mera utförlig än i sjölagen. Sedan preliminärt utarbetats ett antal bestämmelser i ämnet, blevo dessa år 1934 utremitterade för avgivande av yttrande. De ändringar som vidtagits i anledning av framställda anmärkningar hava vunnit anslutning från de övriga nordiska ländernas sida.

Sjölagens bestämmelser om *passagerarebefordran* återfinnas i 169—173 §§. Lika litet som sjölagen innehåller förslaget någon definition av begreppet *passagerare*. En begränsning av de föreslagna stadgandenas tillämpning ligger redan däri att 169 § giver vid handen, att fråga är allenast om sådan befordran av *passagerare*, som äger rum på grund av därom, uttryckligen eller tyst, träffat befordringsavtal. Exempelvis äro s. k. *fripassagerare* icke att räkna till *passagerare* i den föreslagna lagens mening. I 171 § regleras frågan om bortfraktarens ansvarighet för skada å *passagerarens* person. Bevisbördan angående uppkommen skadas orsak ligger principiellt å *passageraren*. Enligt paragrafens tredje stycke är, i överensstämmelse med vad i 122 § föreskrives beträffande godsbefordran, avtal om inskränkning i bortfraktarens ansvarighet ogiltigt i fråga om inrikes fart och, efter Konungens

förordnande, viss fart mellan Sverige och främmande stat. Dock må bortfraktaren genom förbehåll begränsa sin ansvarighet till tjugutusen kronor för varje passagerare. I 172 och 175 §§ givas lagregler rörande sådant resgods som lämnas i bortfraktarens vård (inskrivet resgods) och i 173 § beträffande resgods som ej lämnats i bortfraktarens vård (handresgods). Ett stadgande om resgods av båda slagen har upptagits i 174 §. I fråga om inskrivet resgods gälla i allmänhet samma bestämmelser som beträffande vanlig godsbefordran. Verkan av dröjsmål eller hinder å bortfraktarens sida regleras i 176—179 §§. Följande paragrafer avhandla spörsmålen om passagerarens tillbakaträdande från avtalet, om ömsesidig hävningsrätt och om utgivande av passagerareavgift i fall då endast en del av resan blivit utförd.

Såsom tidigare anmärkts är det föreliggande förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen utarbetat under förutsättning att 1928 års sjölagstiftning träder i kraft senast samtidigt med nämnda lagförslag. För befraktningskapitlet har därför kunnat tagas i anspråk ett antal paragrafer, vilka ingå i sjölagens genom sagda lagstiftning upphävida sjätte kapitel. Anmärkas må i detta sammanhang, att vissa av de utanför befraktningskapitlet ifrågasatta lagändringarna hänföra sig till lagbestämmelser enligt 1928 års lagstiftning. Så är fallet med 8, 254, 255 och 276 §§.

På sätt gäller i fråga om nyssnämnda lagstiftning har det beträffande nu ifrågavarande lagändringar föreslagits skola överlätas åt Konungen att avgöra tidpunkten för deras ikraftträdande.

Ikraftträdande.

Förut omförmälda motioner hava, såsom ovan antytts, avseende å gällande Motionerna. bestämmelser rörande sjöpanträtt i fartyg och frakt.

Åt befälhavaren måste enligt sakens natur medgivas rätt att inom vissa gränser handla å redarens vägnar. I fartygets hemort tillkommer enligt sjölagen en sådan befogenhet i allmänhet icke befälhavaren. Befinner sig åter fartyget utom hemorten, äger befälhavaren, jämlikt 48 § sjölagen, i denna sin egenskap för redarens räkning sluta avtal och ingå förbindelser angående allt sådant, som avser resans utförande, såsom fartygets utrustning, proviantering och underhåll. I motiven till sjölagen uttalas, att avtal angående fartygets utrustning, proviantering och underhåll i sig själva innebära kriteriet på att de avse resans utförande. För förbindelser, som fartygets befälhavare i denna sin egenskap ingått för redarens räkning, åtnjuter redaren förmån av ansvarsbegränsning. Han häftar enligt 7 § sjölagen allenast med fartyg och frakt. Förmånen av ansvarsbegränsning motiverades vid tillkomsten av sjölagen i allmänhet med att »den, som bedriver en med så stor risk förenad näring, som sjöfarten är, bör sättas i tillfälle att åtminstone i någon mån beräkna, vad han vedervågar». Reglerna om befälhavarens legala behörighet att företräda redaren och om redarens förmån av ansvarsbegränsning stå i ett visst samband med systemet med sjöpanträtter. Om det ligger i sjöfartens intresse att bereda befälhavaren möjlighet att under resa å främmande ort, där redaren är okänd, ingå avtal för fartygets, redarens, räkning, är det å andra sidan för att förmå borgenären att lämna kredit eller

eljest medverka till avtalets ingående ofta av vikt att tillägga denne en särskild förmånsrätt till betalning ur den s. k. sjöförmögenheten. Denna synpunkt förklarar den privilegierade ställning, som tillkommer vissa fordringar såtillvida att de äro utrustade med sjöpanträtt. Sjöpanträtt i fartyg och frakt tillkommer nu enligt 268 § sjölagen bland annat »fordringar, som grunda sig på förbindelser, vilka befälhavaren i denna sin egenskap ingått för fartygets behov, eller på uteblivet, felaktigt eller ofullständigt fullgörande av förbindelser, vilka redaren själv eller annan på grund av redarens fullmakt ingått och som skolat av befälhavaren i denna hans egenskap fullgöras». Genom bestämmelsen att förbindelserna skola vara ingångna av befälhavaren i denna hans egenskap vinnes anknytning till regeln i 48 § om befälhavarens legala behörighet att företräda redaren. Borgenär som för sin fordran har sjöpanträtt njuter enligt 267 § sjölagen betalning ur panten framför en innehavare av fartygsinteckning.

Förenämnda fortfarande gällande stadganden i sjölagen hava undergått revision genom 1928 års ännu ej ikraftträdde lagstiftning, genom vilken med vår rätt införlivats bestämmelserna i de internationella konventionerna angående begränsning av redares ansvarighet och om sjöpanträtt och fartygshypotek. Med panträttskonventionen har uppnåtts enighet framför allt om vilka fordringar böra åtnjuta bättre rätt än inteckningar, handpant och andra säkerhetsrätter i fartyg, om sjöpanträtternas internationella respekterande samt om fartygshypotekens och därmed likställda rättigheters internationella giltighet. I 267 § sjölagen i lagrummets lydelse enligt berörda lagstiftning upptagas under 1—5 de fordringar, som jämlikt panträttskonventionen tillerkännas sjöpanträtt i fartyg och frakt med förmånsrätt framför fartygshypoteken. Enligt 267 § 5 finnes sjöpanträtt för fordran, som grundar sig därpå, att befälhavaren i denna sin egenskap utom fartygets hemort slutit avtal eller träffat annan åtgärd med hänsyn till vad för fartygets bevarande eller resans fortsättande kräves, och detta även om befälhavaren var redare och evad fordringen tillkommer honom eller annan. För förbindelser av antydd art medgives redaren enligt 254 § 8 ansvarsbegränsning, som dock anordnats efter andra grunder än i gällande sjölag. Borgenärens rätt till sjöpant för befälhavareförbindelser går emellertid längre än gäldenärens rätt att därför åtnjuta ansvarsbegränsning, såtillvida som förmånen av sådan begränsning går förlorad om det föreliggande behovet härrör av att fartygets proviantering eller utrustning i övrigt vid resans början varit otillräcklig eller bristfällig eller ock redaren till åtgärden givit särskilt bemyndigande eller godkännande. Den nya regeln om sjöpanträtt för befälhavareförbindelser företer en avsevärd inskränkning i sjöpanträtten i jämförelse med hittills gällande rätt med dess stadgande om sådan förmån för »fordringar, som grunda sig på förbindelser, vilka befälhavaren i denna sin egenskap ingått för fartygets behov». De i 267 § 1—5 upptagna sjöpanträtterna njuta enligt 269 § betalning ur fartyg och frakt framför fartygsinteckningar. Däremot åtnjuter den sjöpanträtt, som i 267 § 6 erkännes för fordringar på grund av oriktiga eller ofullständiga uppgifter i ko-

nossement, förmånsrätt först efter fartygsinteckningar. Sistnämnda sjöpanträtt har tillkommit med stöd av ett medgivande i panträttskonventionen att de särskilda staternas lagar kunna tillskapa andra än de i konventionen erkända sjöpanträtterna, dock endast under förutsättning att därigenom icke rubbas förmånsrätten för fartygsinteckningar och därmed likställda rättigheter. Konventionens berörda bestämmelse utgör ett uttryck för konventionens strävan att i möjligaste mån beskära de för fartygshypoteken äventyrliga sjöpanträtterna.

I gällande sjölag finnas vidare bestämmelser angående sjöfordringars preskription. Vad angår borgenärs fordran på grund av befälhavareförbindelser av förut antydd art, upphör enligt 283 § sjölagen sådan fordran, om icke genom stämning eller lagsökning betalning sökes inom ett år efter det fordringen förföll till betalning. Sjölagens preskriptionsregler hava emellertid undergått revision genom 1928 års sjölagstiftning, vilket närmast föranletts därav att sjöpanträttskonventionen innehåller vissa regler om preskription av sjöpanträtter. Beträffande de sjöpanträtter, som uppstå på grund av befälhavareförbindelser, stadgas sålunda i 283 § sjölagen i lagrummets lydelse enligt sagda lagstiftning, att panträtten upphör, om talan icke i laga ordning anhängiggöres, för fordran för lämnade förnödenheter som i 267 § 5 avses inom sex månader från det fordringen tillkom och för övriga i nyssnämnda lagrum avsedda fordringar inom ett år från det fordringen tillkom.

Med utgångspunkt från de för närvarande gällande, ovan återgivna stadganden rörande sjöpanträtt har i förut omförmälda motioner hemställts, »att riksdagen ville besluta hos Kungl. Maj:t göra underdånig framställning om utarbetande av förslag till förtydliganden av gällande sjöpanträttsbestämmelser eller ändringar att tillämpas inom landet, sålunda, att klart framgår att förutsättningen för sjöpanträtt i fartyg är av befälhavaren i denna sin egenskap under resa, utom fartygets hemort, slutet avtal eller träffad åtgärd med hänsyn till vad för fartygets bevarande eller resans fortsättande varit nödigt, men att därifrån uteslutes mera normala eller förutsedda utgifter såsom, vad särskilt angår fiskefartyg, inköp å dess vanliga avsättningsorter av lådor och is, fiskredskap eller materialier till sådana redskap och dylikt eller med andra ord så att icke inteckningshavares förmånsrätt kommer att placeras efter vanliga utgifter för näringsens bedrivande eller s. k. affärsutgifter; att hemortsbegreppet klart definieras och vidgas; att preskriptionstiden kommer att räknas från leveranstiden och icke från en mer eller mindre godtyckligt vald förfallotid; samt att förhindra sjöpanträttskonserverande genom bestämmelser att utslag, varigenom sådan rätt tillerkänts fordringsägare, skall inom viss kort tid verkställas, vid äventyr att sjöpanträtten eljest upphör».

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden, hänvisas till motionerna.

Utskottet. Såsom framgår av den här ovan lämnade redogörelsen böra de genom propositionen framlagda lagförslagen ses i belysning av konossementskonventionens stadganden och det allmänna önskemålet om enhetliga lagregler på sjö-rättens område inom olika länder. Genom konossementskonventionen har ett betydelsefullt steg tagits för förverkligande av detta önskemål. I den mån skilda länder ansluta sig till konventionen, kommer inom det område som av densamma beröres rättsgemenskap att råda mellan olika rättssystem. De praktiska fördelar som härigenom stå att vinna torde ligga i öppen dag. Dessa fördelar övertväga enligt utskottets mening de betänkligheter, som ur svensk rätts synpunkt kunna göras gällande mot vissa av konventionens stadganden. Avgörande skäl synas tala för en anslutning från Sveriges sida till konventionen, dock under förutsättning att beträffande ikraftträdandet beaktas angelägenheten av att bevara den för närvarande föreliggande gemenskapen mellan de skandinaviska ländernas sjölagstiftningar.

Med hänsyn till den allmänna uppfattningen inom sjöfartsnäringen torde det vara välgrundat att konossementskonventionens bestämmelser intagits i en fristående lag, som icke har avseende å inrikes fart. Samma tillvägagångssätt har förordats inom de övriga nordiska länderna. Ehuru konventionens principer i huvudsak upptagits jämväl bland de föreslagna ändringarna i sjölagen, har med nämnda förfaringssätt vunnits att i sjölagen icke behövt oförändrade återgivas de stadganden i konventionen, mot vilka enligt utskottets förmenande vissa invändningar kunna göras. Utskottet syftar härvid framför allt på reklamationsregeln i art. 3 § 6, som enligt sin ordalydelse går ut på att lastemottagares underlåtenhet att giva bortfraktaren meddelande om skada å eller brist i godset föranleder icke förlust av rätt att kräva ersättning därför utan allenast att godset, tills motsatsen bevisas, presumeras hava avlämnats oskadat och oförminskat. Från redarehåll har mot en sådan regel framkommit åtskillig kritik; det har anförts, bland annat, att det ofta inträffade, att godset direkt från fartyget fördes med järnväg eller automobil långt in i landet och att det sålunda bleve omöjligt för bortfraktaren att kontrollera eller genom bevisning fria sig från ersättning för skador, som inträffade under dylik transport. I förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen 121 § har upptagits en från konventionen avvikande regel, innebärande att om mottagaren icke reklamerar utan oskäligt uppehåll, han förlorar sin talan utom i fall av svek och grov vårdslöshet. Liknande reklamationsregel finnes inom järnvägsrätten. Enligt den år 1929 tillkomna konventionen rörande internationell luftbefordran, vilken i stor utsträckning ansluter sig till konossementskonventionens bestämmelser, medför ock bristande reklamation inom viss föreskriven tid principiellt förlust av all talan. Utskottet finner väl, att man i det särskilda förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement måst följa konventionens nu förvarande stadgande, men anser sig böra framhålla, att därest stadgandet i praxis finnes icke leda till tillfredsställande resultat, en ändring på denna punkt kan åstadkommas genom den staterna i konventionens art. 16 medgivna rätten att påkalla sammanträde av konfe-

rens i ändamål att undersöka vilka förbättringar kunna införas i konventionen. Vad nu anförts har emellertid icke ansetts böra föranleda ett avstyrkande av konventionens ratificering.

Förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, vilket i stort sett överensstämmer med de inom de övriga nordiska länderna föreliggande lagförslagen, innebär — jämväl till den del lagbestämmelserna icke föranletts av konossementskonventionens stadganden — ett bestående och utbyggande av den rättsgemenskap, som på ifrågavarande område består mellan de nordiska staterna. Utskottet finner detta böra hälsas med tillfredsställelse; särskilt må påpekas den omständigheten att jämväl i Finland synes vara avsett att ernå överensstämmelse med de övriga ländernas sjölagar. Då utskottet anser lagförslaget utgöra ett framsteg i jämförelse med nu gällande befraktningsregler samt i stort sett vara avfattat under hänsynstagande till sjöfartens utveckling och under beaktande av de erinringar som framförts från näringslivets sida, finner utskottet sig böra tillstyrka, att förslaget med de ändringar som av utskottet i det följande förordas måtte av riksdagen antagas.

Särskild uppmärksamhet förtjänar den omständigheten, att förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen utarbetats under förutsättning att 1928 års sjölagstiftning angående redareansvar och sjöpanträtt träder i kraft senast samtidigt med den nu föreslagna lagen. Enligt utskottets mening lär befogad invändning icke kunna resas mot att nämnda förutsättning må inträda, därvid särskilt bör framhållas att i våra grannländer motsvarande lagbestämmelser redan äro i kraft och ratifikation skett av de internationella konventioner från vilka dessa bestämmelser äro hämtade.

Vid granskningen av omförmälda lagförslag har utskottet, såsom ovan antytts, funnit anledning att på ett par punkter förorda ändringar i de av Kungl. Maj:t föreslagna stadgandena. Dessa ändringar beröra sjölagens befraktningskapitel. De av Kungl. Maj:t föreslagna lagändringarna utanför sjölagens befraktningskapitel hava däremot icke föranlett erinran. Utskottet får emellertid anledning att i samband med behandlingen av förut omförmälda motioner något beröra de i 48 och 49 §§ intagna stadgandena om befälhavarens behörighet att företaga rättshandlingar å redarens vägnar.

Bland befraktningsreglerna synas de i 81 och 86 §§ intagna bestämmelserna angående liggetidens längd och överliggetidsersättningens storlek vara värda särskild uppmärksamhet såsom berörande spörsmål, vilka ofta giva anledning till rättstvister. Systemet i 81 § med bibehållande av en fast skala för liggetidens beräkning i fråga om tonnage intill 400 nettoregister-ton men med en allmän regel för denna beräkning i fråga om fartyg av större dräktighet synes välgrundat, särskilt med hänsyn därtill att liggetidens längd i allmänhet torde regleras i befraktningsavtalen allenast när fråga är om fartyg av större dräktighet. Motsvarande förhållande lär råda i fråga om överliggetidsersättningens storlek. Detta utgör otvivelaktigt ett skäl för att, såsom skett i 86 §, i fråga om tonnage intill 400 nettoton uppställa vissa skalor med fixerade belopp för överliggetidsersättningen. Anmärkas må jämväl

att i den motion, som låg till grund för 1927 års riksdags skrivelse till Kungl. Maj:t rörande förevarande ämne, särskilt framhölls att sjölagens taxa i 120 § för överliggedagsersättning sällan vunno tillämpning beträffande den större sjöfarten, enär ersättningen i allmänhet reglerades genom avtal, men att i fråga om den mindre sjöfarten i ett flertal fall förekomme att överliggetidsersättning utginge efter sjölagens bestämmelser.

En regel med fasta skalor för överliggetidsersättning innebär visserligen den fördelen att den giver ett klart rättesnöre att gå efter. Redan den omständigheten att en sådan regel icke ansetts kunna uppställas beträffande det större fartygstonnaget anser utskottet emellertid vara ägnad att ingiva betänklighet om det lämpliga i att godtaga regeln i fråga om det mindre tonnaget. De skäl, som tala för en åtskillnad mellan större och mindre tonnage vid fastställande av den legala liggetidens längd, göra sig icke med samma styrka gällande i avseende å överliggetidsersättningens bestämmande. En viss brist på överensstämmelse råder vidare mellan stadgandena i 81 och 86 §§, i vad de avse det mindre tonnaget, såtillvida som uppdelningen av fartygen i skilda fartygskategorier icke kunnat ske efter samma grunder i de olika stadgandena. Mot ett fixerande av ersättningsbeloppen talar vidare penningvärdets föränderlighet. Härvid må särskilt uppmärksammas att nyss omförmälda motion ävensom från näringslivets sida i förevarande ämne avgivna yttranden tillkommit under tider, då inom penningväsendet rådde helt andra förhållanden än för närvarande. Dessutom torde den för det större tonnaget i 86 § givna regeln att överliggetidsersättning skall bestämmas med hänsyn till frakten och den ökning eller minskning av utgifter, som av uppehållet orsakas, i och för sig kunna anses lämna god vägledning vid avgörandet av ersättningens storlek. Även om de i 86 § för mindre fartyg upptagna ersättningsbeloppen för närvarande få anses överensstämma med rättvisa, har utskottet ansett avgörande skäl tala emot beloppens inskrivande i sjölagen. Utskottet har i följd härav stannat för att helt stryka paragrafens första stycke och låta den i andra stycket upptagna beräkningsregeln gälla för alla fartyg. Paragrafen har förty erhållit den lydelse, som upptagits i det till lagrådet remitterade förslaget. Härigenom nås överensstämmelse på denna punkt med föreliggande dansk och norsk lagtext.

I avdelningen om bortfraktarens ansvar för godset hava, såsom förut antytts, upptagits konossementskonventionens mera betydelsefulla ansvarsregler. Vår sjölags nuvarande regel i 142 § rörande bortfraktarens ansvar för förlust eller minskning av eller skada å gods har enligt de svenska motiven till sjölagen tolkats så att bortfraktaren är fri från ansvar allenast vid »händelse av högre hand». En sådan, enligt nutida uppfattning för bortfraktaren alltför sträng regel kan i viss mån förklara tillkomsten av de allmänt förekommande friskrivningsklausulerna. Regelns ersättande i förslagets 118 § med ett allmänt stadgande om ansvar för vållande, kompletterat av bestämmelsen i 122 § första stycket angående ansvarsreglernas tvingande natur i fråga om inrikes fart, synes vara väl motiverat av utvecklingen inom sjöfarten.

Mot de i andra stycket av 122 § stadgade undantagen från nyssnämnda regel om ansvarsbestämmelsernas tvingande natur har utskottet principiellt icke något att erinra. Den i första punkten upptagna begränsningsregeln har, för vinnande av överensstämmelse med konventionen, som räknar med en värdeenhets i guld, hänförs till kronor i guld. Att konossementskonventionens begränsningsregel baserats på guldmyntfot kan finnas naturligt, enär det ansetts önskvärdt att uppnå en viss fasthet med hänsyn till inbördes variationer i värde mellan skilda länders mynt. I fråga om inrikes fart åter finnes enligt utskottets mening icke något reellt skäl att i lagen införa en regel som hänföres till annat än den svenska kronans faktiska värde. Utskottet förordar förty att orden »i guld» i 122 § andra stycket utgå. I samband härmed har utskottet i tredje stycket av nämnda paragraf, vilket åsyftar fart mellan Sverige och främmande stat, föreslagit ett tillägg, som avser att tillgodose önskemålet om fasthet beträffande olika valutors värde i förhållande till varandra.

Av vad tidigare erinrats beträffande konossementskonventionens reklameringsregel i art. 3 § 6 framgår att utskottet funnit det lämpligt, att i 121 § av befraktningskapitlet intagits en bestämmelse, enligt vilken underlåtenhet att giva bortfraktaren meddelande om minskning av eller skada å gods principiellt medför förlust av rätt att tala därå. Beträffande rätten att föra skadeståndstalan i anledning av dröjsmål å bortfraktarens sida uppställs i förslaget 130 § däremot icke någon reklameringsregel. Ej heller sjölagen innehåller sådan regel annat än för ett specialfall. I 111 § tredje stycket sjölagen stadgas nämligen, för fall där fartyget ej är i rätt tid tillstädes å lastningsorten, att om befraktare, oaktat fraktslutet icke häves, vill fordra ersättning för uppehåll, han är pliktig att sådant för befälhavaren uppgiva, innan hans gods till inlastning avlämnas. Stadgandet har motiverats med att om befraktaren vidbliver fraktavtalet och avlämnar last utan att framställa anspråk på ersättning, bortfraktaren därav kan hämta skälig anledning antaga, att befraktaren ej lidit någon skada för vilken han påkallar ersättning, och därför underlåter att förse sig med den bevisning, han eljest kunnat till sitt fredande anskaffa. I två yttranden över det förut berörda befraktningsutkastet har påyrkats bibehållande av sjölagens stadgande. Enligt utskottets mening är uppställande av en reklameringsregel för detta speciella fall icke att förorda. Mot stadgandet kan ock anmärkas, att befraktaren ingalunda alltid kan vid inlastningen med säkerhet bedöma, huruvida förutsättningarna för skadeståndsrätt föreligga.

Vad angår det föreslagna befraktningskapitlet vill utskottet slutligen anföra, att befogad anmärkning icke torde kunna riktas däremot att regleringen i 171 § av bortfraktarens ansvarighet för passagerares person gjorts tvingande i inrikes fart och, under särskilda villkor, fart mellan Sverige och främmande stat. Den avsevärda skärpning detta innebär i jämförelse med gällande rätt läser å andra sidan utgöra tillräckligt motiv för den bortfraktaren medgivna rätten att begränsa sin ansvarighet till ett belopp som ej må understiga tjugutusen kronor för varje passagerare. Härvid är ock att

uppmärksamma att den tvingande ansvarsregleringen föranleder att bortfraktaren icke må fritaga sig från ansvar för skada i följd av underlydandes fel eller försummelse vid navigeringen av fartyget, i vilket hänseende skillnad råder i jämförelse med vad i 122 § föreskrives beträffande godsbefordran.

Innan utskottet övergår till att behandla förut omtalade motioner skall något beröras den ändring som i propositionen föreslås i 48 och 49 §§ av sjölagens befälhavarekapitel därigenom att den i sjölagen stadgade inskränkningen av befälhavarens allmänna behörighet att företräda redaren till fall då fartyget befinner sig utom hemorten slopats. Då enligt 4 § sjölagen den ort inom riket, vilken skall vara fartygets hemort, principiellt bestämmes av fartygets ägare efter hans fria val, synes det utskottet, i likhet med propositionen, som om denna sjölagens ståndpunkt att i förevarande avseende tillmäta hemorten avgörande betydelse vore mindre rationell. Väl är det sant att i praktiken fartygets hemort i regel överensstämmer med redarens hemvist. För de fall där så ej är händelsen synes det i viss mån oegentligt att befälhavarens behörighet skulle vara tillfinnandes allenast utom fartygets hemort. Enligt 1928 års sjölagstiftning, 254 och 267 §§, inträda i regel ansvarsbegränsning och sjöpanträtt allenast beträffande befälhavarens rättshandlingar utom fartygets hemort. Om befälhavaren med stöd av en lagregel i hemorten för redarens räkning avslutar en rättshandling med en godtroende tredje man, blir förty redaren obegränsat ansvarig, låt vara att tredje mannen ej får sjöpanträtt. En sådan lagregel torde för tredje mannen innebära en viss förbättring i jämförelse med nuvarande lag. För redaren torde olägenheter ej vara att förvänta av en dylik regel. Om överhuvud i ett givet fall fartygets behov kräver att befälhavaren i redarens frånvaro för denne ingår ett avtal i fartygets hemort, synes det snarare vara i redarens intresse att befälhavaren är behörig att för hans räkning sluta avtalet. Anledning befara att befälhavaren skulle missbruka en legal ställningsfullmakt i hemorten, varest redaren i regel har möjlighet att övervaka befälhavaren och giva honom erforderliga instruktioner, torde icke föreligga. Utskottet finner sig av anförda grunder böra godtaga förslagets ståndpunkt i berörda hänseende.

De i motionerna framställda önskemålen om vissa ändringar i bestämmelserna angående sjöpanträtt i fartyg och frakt till förmån för innehavare av fartygsinteckningar ha som utgångspunkt de ännu gällande reglerna i ämnet. Med hänsyn till vad förut anförts beträffande 1928 års sjölagstiftning anser sig utskottet böra utgå från att längre uppskov med nämnda lagstiftnings ikraftträdande icke kommer att äga rum och att således inom kort vissa inskränkningar i sjöpanträtterna komma till stånd. Det bör därför ej ifrågasättas att nu vidtaga ändringar i de gamla sjöpanträttsreglerna. Mot ändringar i 1928 års regler om sjöpanträtt talar, förutom den omständigheten att desamma äro grundade å en internationell konvention, jämväl det förhållandet att man ännu saknar erfarenhet om deras verkningar i praxis. För övrigt synas motionärernas önskemål i huvudsak bliva tillgodo-

sedda genom 1928 års ändringar av sjölagens stadganden i ämnet. I 267 § under 5 föreskrives sålunda att sjöpanträtt tillkommer fordran, som grundar sig därpå, att befälhavaren i denna sin egenskap utom fartygets hemort slutit avtal eller träffat annan åtgärd med hänsyn till vad för fartygets bevarande eller resans fortsättande kräves. Detta överensstämmer med vad motionärerna hemställt. Motionärerna ha emellertid påyrkat, att från sjöpanträtt måtte generellt uteslutas mera normala eller förutsedda utgifter, så att inteckningshavares förmånsrätt icke kommer att placeras efter vanliga affärsutgifter, därvid särskilt påpekats inköp för fiskefartyg å dess vanliga avsättningsorter av lådor och is, fiskredskap eller materialier till sådana redskap o. d. En sådan generell regel torde emellertid vara mindre påkallad, då redan på grund av nyss återgivna stadgande sjöpanträtt lär vara utesluten beträffande inköp för ett fartygs framtida behov eller för dess iordningställande för en ännu ej anträdd resa. I de fall åter då fartygets utrustning behöver kompletteras för att ett påbörjat ekonomiskt företag skall kunna fullföljas, lär det ur alla intressenters synpunkt vara angeläget att lagen underlättar ingående av avtal för detta ändamål, bland annat genom tillskapande av sjöpanträtt. Vidare må påpekas att jämlikt 254 § 8 sjölagen i lagrummets lydelse enligt 1928 års lagstiftning redaren går förlustig förmånen av begränsning i sin ansvarighet för befälhavareförbindelser för den händelse ett uppkommet behov härrör av att fartygets proviantering eller utrustning i övrigt vid resans början varit otillräcklig eller bristfällig. Detta stadgande torde i viss mån motverka uppkomsten av sådana sjöpanträtter som enligt motionärerna böra undvikas. Utskottet har på grund av det anförda funnit motionärernas nu behandlade yrkande icke påkalla någon åtgärd.

Motionärerna hava vidare hemställt, att hemortsbegreppet måtte klart definieras och vidgas, att preskriptionstiden för ifrågavarande sjöpanträttigade fordringar måtte räknas från leveranstiden och icke från en godtyckligt vald förfallotid samt att sjöpanträtts konserverande borde förhindras genom bestämmelser att utslag, varigenom sådan rätt tillerkänts fordringsägare, skall inom kort tid verkställas, vid äventyr att sjöpanträtten eljest upphör. Vad beträffande preskriptionstiden anmärkts har tillgodosetts genom 1928 års sjölagstiftning i dess 283 § under 4 och 5, varest beträffande sjöpanträtter för de i 267 § 5 avsedda fordringarna uppställas preskriptionstider som räknas från det samma fordringar tillkommo. Vad motionärerna i övriga avseenden hemställt torde få anses ha förlorat åtskilligt i vikt med hänsyn till vad förut anförts rörande nämnda lagstiftning. Ett definierande i lag av begreppet hemort torde för övrigt möta avsevärda svårigheter. Konserverande av sjöpanträtt lär i viss mån motverkas av regeln i 269 § sjölagen, att fordringar som uppstått under en senare resa skola äga företräde framför dem som härleda sig från en tidigare. Utskottet har förty funnit motionärernas yrkanden jämväl i nu berörda hänseenden icke böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

Såsom tidigare antytts förutsätter utskottet att angelägenheten av att bevara den skandinaviska rättsgemenskapen inom sjörätten kommer att beaktas vid bestämmande av tidpunkten för ikraftträdandet av den nya lagstiftningen.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa, .

A) att riksdagen, med förklarande att Kungl. Maj:ts genom propositionen framlagda lagförslag ej kunnat av riksdagen i oförändrat skick antagas, måtte för sin del antaga följande:

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

L a g

om ändring i vissa delar av sjölagen.

Häriigenom 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:

8 §.¹

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.

¹ Avser lagrummets lydelse enligt lagen den 18 maj 1928.

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

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.

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.

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

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 klandra 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.

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

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 styckegods, 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.

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

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 avsend 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.

(Kungl. Maj:ts förslag)

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 etthundra-tjugufem 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 etthundra-femtio 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 etthundra-sjuttiofem 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 anteckning på konossementet.

(Utskottets förslag)

86 §.

Ersättning för överliggetid bestämmes 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 anteckning på konossementet.

87 §.

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

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

Ersättning för överliggetid skall ej utgå, med mindre liggetiden i dess helhet överskrides.

88 §.

Angår fraktavtalet stycke gods, 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 överliggetid 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 beräkning 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 bekvämligen 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 avlämnandet, om möjligt, vara märkt såsom farligt; och give avlastaren de upplysningar, 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 förhållandet 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.

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

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.

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

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 besiktningsmän 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 fraktavtal, äga de allenast gemensamt anvisa lossningsplats eller få fartyget förhalat.

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

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 skyndsambet. 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 fraktavtal, 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.

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

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, åligge 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, underrätte 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 skälig 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,

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

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 §.

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 kolli eller annan enhet av godset. Han må ock förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada i följd av fel eller försummelse, vartill befälhavaren, någon av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, gjort sig skyldig vid navigeringen eller handhavandet av fartyget, ävensom för skada i följd av brand, vilken ej vållats genom fel el-

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

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

*(Kungl. Maj:ts förslag)**(Utskottets förslag)*

ler 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.

eller försummelse av bortfraktaren själv.

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

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.

*(Kungl. Maj:ts förslag)**(Utskottets förslag)*

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, upphöre 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 utförsel förbud, införsel förbud eller annan åtgärd av myn-

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

dighet, undergång av allt gods av det slag avtalet avser eller därmed jämför-
lig 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 frakt-
förlust 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 upp-
komma 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 av-
ståndsfrakt efter vad i 129 § sägs.

134 §.

Vid bestämmande av ersättning för fraktförlust och annan skada skall hän-
syn tagas därtill, att bortfraktaren utan skäligen anledning underlåtit att med-
taga 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

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

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 overtidsarbete 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.

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

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 orsakats genom fel eller försummelse av befraktaren eller någon för vilken han svarar, eller eljest går förlorad 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.

*(Kungl. Maj:ts förslag)**(Utskottets förslag)*

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

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;

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

- 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.

*(Kungl. Maj:ts förslag)**(Utskottets förslag)*

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 överliggertid 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 utröna skadan eller bristen, må den ej åberopas till bortfraktarens fritagande från ansvarighet för godset.

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

163 §.

Finnes godset icke motsvara vad konossementet därom innehåller, vare bortfraktaren pliktig att, på mottagarens begäran, meddela, huruvida avlastaren

*(Kungl. Maj:ts förslag)**(Utskottets förslag)*

avgivit förbindelse att hålla bortfraktaren skadeslös för oriktig eller ofullständig uppgift (indemnitetförklaring), så ock giva mottagaren del av sådan förklaring.

Om förvärv i god tro.

164 §.

Har konossementsinnehavare överlätit 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

*(Kungl. Maj:ts förslag)**(Utskottets förslag)*

mottagaren, skall vad i detta kapitel är stadgat om konossement i tillämpliga delar gälla i fråga om sådant genomgångskonossement.

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

V. Om passagerarebefordran.

169 §.

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

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

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, förordna 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 försummelse tillräknas bortfraktaren eller någon för vilken han svarar.

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

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

175 §.

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

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

176 §.

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

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

177 §.

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

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

178 §.

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

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

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 deltagar — — — 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 §

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

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, — — — vederböranje 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 besätningen 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 §§);
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

¹ Avser lagrummets lydelse enligt lagen den 18 maj 1928.

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

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 redarens ansvar.

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 efter rättelse 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 åtkomsthandling angående befordran av gods till havs; 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.

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

2 §.

Med avseende å varje fraktavtal skall, såvitt ej annat följer av 6 §, om bortfraktares förpliktelser 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 skärligen 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 upphøre, där talan icke i laga ordning anhängiggöres inom ett år från den dag, då avlämnande ägt eller bort äga rum.

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

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 förpliktelser 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. sjöröveri eller annan samhällsfientlig handling;
- g. beslag eller annat ingripande av regering eller annan maktägande; utmätning, kvarstad eller annan handräckning;
- h. karantän;
- i. åtgärd eller underlåtenhet av avlastaren eller godsets ägare eller enderas agent eller representant;
- j. strejk, lockout eller annat inställande av eller hinder i arbetet, oansett orsak eller omfattning;
- k. uppror eller oroligheter;
 - l. åtgärd för räddande av människoliv eller för bärgning;
- m. dolt fel hos godset eller dess beskaffenhet eller tillstånd;
- n. bristfällig förpackning;

(Kungl. Maj:ts förslag)

(Utskottets förslag)

- 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 kollen 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 ersättningskyldighet 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.

*(Kungl. Maj:ts förslag)**(Utskottets förslag)*

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 §.

Utän 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 sjöfartslinjer vilka i anslutning till järnvägslinje utföra internationell transport.

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.

B) att riksdagen, med bifall till propositionen, måtte godkänna nedan intagna konvention med de i statsrådsprotokollet den 6 mars 1936 angivna förbehåll:

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

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'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

(b) »Contrat de transport» s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissance 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 connaissance.

(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 åtkomsthandling rörande befordring av varor till havs, härunder inbegripet konossement eller liknande omförmäld handling, utställd i kraft av ett certeparti, från det sådan fångeshandling bestämmer 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 connaissance 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 stämplats 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 indemniserà 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 »Embarqué». 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 åtkomsthändelse 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; skolandet 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 détournement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun détournement 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
Bihang till riksdagens protokoll 1936. 9 saml. 1 avd. Nr 34.

le connaissement constituera une présomption, 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 connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fautive 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 connaissement 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 vederligen 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 bli 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 kvitto, 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 du 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 connaissance créé dans un des Etats contractants.

Article 11.

A 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 belgiska regeringen sätta sig i förbindelse med regeringarna för de höga fördragsslutande parter, vilka förklarar 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.

vernment 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 regerings 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 av 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.

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.

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.

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

Article 16.

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

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.

Protocole de signature.

En procédant à la signature de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, 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 connaissance 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 inskränkingen i sista stycket av nämnda artikel.

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

(Underskrifter.)

C) att motionerna, i den mån de icke kunna anses besvarade genom vad ovan anförts, icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 21 april 1936.

På första lagutskottets vägnar:

A. ÅKERMAN.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit:

från första kammaren: herrar Åkerman, Anderson i Hägelåkra, Klefbeck, Svenson i Eskhult, Löfgren, Wohlin, Branting och Ekströmer;

från andra kammaren: herrar Linnér, Lindqvist, Hedlund i Östersund, Sjögren, Olsson i Rimforsa, Johansson i Bro, Larsson och Lindberg i Stockholm.

Reservationer

vidkommande förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen.

1) Vid 8 § av herrar Åkerman, Klefbeck, Branting, Lindqvist och Lindberg i Stockholm, vilka anför:

»Under åberopande av vad vi yrka beträffande 171 § hemställes att 8 § tredje stycket erhåller följande lydelse:

Om redares frihet från ansvarighet i vissa fall stadgas nedan i 122, 172 och 173 §§, så ock i lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.»

2) Vid 48 och 49 §§ av herrar Svenson i Eskhult, Löfgren, Wohlin, Olsson i Rimforsa, Johansson i Bro och Lindberg i Stockholm, vilka anför:

»Enligt nuvarande sjölags 48 § är befälhavarens allmänna behörighet att företräda redaren inskränkt att gälla när fartyget befinner sig utom hemorten. Från det praktiska livets sida ha ej framkommit önskemål att ändring härutinnan borde vidtagas. Den utveckling som sjöfarten under senare årtionden undergått kan sägas ha gått i den riktningen att befälhavarens befogenheter alltmera kommit att avse blott de nautiska åtgärderna. Detta har accentuerats genom agentväsendets utveckling. Ett utsträckande av befälhavarens legala behörighet att gälla jämväl i fartygets hemort synes dessutom, såsom lagrådet påpekat, ur systematisk synpunkt ej väl överensstämmande med de år 1928 antagna lagreglerna angående redareansvar och sjöpant rätt. Då ett frångående av sjölagens ståndpunkt i förevarande ämne sålunda ej lär vara påkallat, hemställes att 48 och 49 §§ måtte erhålla följande lydelse:

48 §.

Befälhavaren vare i denna sin egenskap behörig att utom fartygets hemort 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 befordran, ävensom kära i mål angående fartyget.

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

49 §.

Uppstår utom fartygets hemort 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.»

3) Vid 86 § av herrar *Anderson* i Hägelåkra, *Klefbeck*, *Ekströmer*, *Linnér*, *Lindqvist*, *Hedlund* i Östersund, *Sjögren* och *Larsson*, vilka anført:

»I fråga om överliggetidsersättningens beräkning för fartyg vars netto-dräktighet icke överstiger 400 registerton har föredragande departementschefen anført, att övervägande skäl syntes tala för uppställande i sjölagen av vissa fixa belopp samt att, då den svenska handelsflottan till stor del består av mindre tonnage, en dylik regel torde vara till avsevärd nytta och i icke ringa grad förminska antalet tvister rörande överliggetidsersättning. Denna synpunkt är av synnerlig betydelse. I åtskilliga fall torde de mindre redarna icke ens upprätta formliga fraktavtal, i andra fall saknas hos dem vana att i avtalet göra förbehåll om en lämpligt avvägd överliggetidsersättning. Den formella likställighet mellan större och mindre tonnage, som övriga utskottsledamöter förordat, skulle således i realiteten lända till de mindre redarnas nackdel. Kostnaderna för en rättegång om överliggetidsersättning torde, då fråga är om fartyg av lägre dräktighet, ofta komma att stå i disproportion till den omtvistade ersättningens belopp. Dessutom bör understrykas att förevarande lagregel är av dispositiv natur. Då de i 86 § upptagna beloppen torde vara fastställda under behörigt hänsynstagande till de olika intressen som på denna punkt göra sig gällande, förordas att paragrafen erhåller den lydelse som i Kungl. Maj:ts proposition föreslagits.»

4) Vid 122 § av herr *Lindqvist*, vilken anført:

»Den i konossementskonventionen uppställda regeln att bortfraktarens ansvar för godset i princip ej sträcker sig utöver ett belopp, i guld räknat, av 100 pund sterling för kolli eller enhet av godset eller motsvarande värde i annan myntenhet har tillkommit för att skydda bortfraktaren emot en alltför betungande ersättningsskyldighet på grund av godsets extraordinära värde. I den i 122 § andra stycket av förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen upptagna motsvarigheten till konventionens ifrågavarande regel

har enligt Kungl. Maj:ts proposition ansvarsbeloppet fastställts till ettusen-åttahundra kronor i guld. Anledningen till att enligt propositionen den i nämnda förslag införda begränsningsregeln hänförs till kronor i guld är att man ansett angeläget att nå överensstämmelse med konossementskonventionen och den från denna hämtade bestämmelsen i 4 § 5 mom. av förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till konventionen. Berörda synpunkt har vunnit lagrådets gillande. Då dessutom fråga är allenast om en begränsningsregel av icke alltför stor praktisk betydelse och olägenheter icke lära uppstå av densammas hänförande till kronor i guld jämväl beträffande inrikes fart, har jag ansett att tillräckliga skäl icke förelegat för den ändring av lagförslaget som utskottet förordat.»

5) Vid 130 § av herrar *Svenson* i Eskhult, *Löfgren*, *Wohlin*, *Olsson* i Rimforsa och *Johansson* i Bro, vilka anført:

»I 130 § av förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen har ej upptagits motsvarighet till stadgandet i 111 § tredje stycket sjölagen, att om befraktaren, oaktat fraktslutet icke häves, vill fordra ersättning för uppehåll, han är pliktig att uppgiva det för befälhavaren, innan hans gods avlämnas till inlastning, vid äventyr att han är sitt anspråk kvitt. Stadgandet har motiverats med att om befraktaren vidbleve avtalet och avlämnade last utan att framställa några anspråk på ersättning, bortfraktaren därav kunde hämta skälig anledning antaga, att befraktaren ej lidit någon skada för vilken han påkallade ersättning, och därför underlåta att förse sig med den bevisning han eljest kunnat till sitt fredande anskaffa. Då vad sålunda anförts till stöd för sjölagens stadgande fortfarande lärer äga giltighet samt praktiska skäl tala för att vidbliva gällande bestämmelse i ämnet, synes lämpligt att i förslagets 130 § införa en reklamationsregel i huvudsaklig överensstämmelse med sjölagens omförmälda stadgande. Åt regeln bör dock givas en avfattning i nära anslutning till den i 121 § intagna reklamationsbestämmelsen. På grund härav hemställes att till 130 § fogas följande andra stycke:

Vill befraktare fordra ersättning i följd av dröjsmål å bortfraktarens sida före lastningen, give han bortfraktaren meddelande därom innan godset till inlastning avlämnas. Försummas det, vare han sin talan förlustig, där ej bortfraktaren eller någon för vilken han svarar förfarit svikligen eller visat grov vårdslöshet.»

6) Vid 171 § av herrar *Åkerman*, *Klefbeck*, *Branting*, *Lindqvist* och *Lindberg* i Stockholm, vilka anført:

»Den modifikation av bortfraktarens ansvarighet för passagerarens person i fråga om inrikes fart, som innefattas i bestämmelsen i 171 § tredje stycket, att ansvaret må begränsas till tjugutusen kronor för varje passagerare, synes betänkelig. I fall fråga vore om ett lagstadgat minimibelopp för obligatorisk försäkring av ansvarigheten kunde en sådan begränsning anses förklarlig. Förevarande paragraf avhandlar emellertid spörsmålet om bortfraktarens egen ansvarighet och ej hans möjlighet att genom försäkring överflytta ansva-

righeten å annan. Det lär icke kunna bestridas att den föreslagna regeln i det speciella fallet kan leda till obilliga resultat, exempelvis då fråga uppstår om utbetalande av livränta för invaliditet eller skadestånd åt efterlevande till dödad person.

Ifrågasätts kan vidare om ifrågavarande begränsningsregel är av nämnvärd betydelse för bortfraktarna. I det yttrande som kommerskollegium år 1934 avgav angående föreslagna bestämmelser rörande passagerarebefordran erinrades att i sjölagen vore meddelade föreskrifter i syfte att erforderlig utredning angående inträffade olyckshändelser komme till stånd; särskilt framhölls befälhavarens skyldighet enligt 40 § sjölagen att avgiva rapport och sjöförklaring angående vissa olyckshändelser. En inom kommerskollegium med stöd av sådana utredningar verkställd undersökning hade givit vid handen att olycksfallsfrekvensen beträffande passagerare var förhållandevis ringa. (Jfr Statens off. utredningar 1936: 17, s. 268 och 271.) Vid bedömandet av förevarande spörsmål torde man kunna utgå ifrån att utgivande av högre skadestånd än 20,000 kronor kan antagas ifrågakomma allenast på grund av passagerarens död eller svårare kroppsskada. Då sådana händelser emellertid äro sällan förekommande, torde ur synpunkten av bortfraktarens kostnad för försäkring av passagerarna den föreslagna begränsningsregeln icke vara av nämnvärd betydelse. Observeras må i detta sammanhang att enligt sjölagens nuvarande regler bortfraktaren äger möjlighet att friskriva sig från ansvar för skada som drabbar passageraren men att — uppenbarligen med hänsyn till riskens ringa storlek — dylik friskrivning i Sverige vanligen icke torde förekomma för inrikes fart samt att rederierna icke heller pläga täcka sin risk genom försäkring.

På grund av det anförda synes man icke kunna anse den uppställda begränsningsregeln påkallad; tvärtom torde starka skäl tala för densammas slopande. Vi förorda för den skull att ifrågavarande bestämmelse i 171 § tredje stycket utgår, i samband varmed den i 8 § intagna hänvisningen till 171 § bortfaller, och hemställa, att 171 § måtte erhålla följande lydelse:

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 inskränkning i bortfraktarens ansvarighet. Konungen äger, under förutsättning av ömsesidighet, förordna att vad sålunda stadgats skall äga tillämpning jämväl i avseende å fart mellan Sverige och främmande stat.»

Sammanställning

av bestämmelserna i förslaget till lag om ändring i vissa delar av sjölagen (femte kapitlet »Om befraktning») och motsvarande bestämmelser i 1891 års sjölag.

Förslaget §	Sjölagen §	Förslaget §	Sjölagen §
71	—	118	142
72	jfr 142 st. 2	119	115 st. 2
73	113	120	149
74	110	121	148 st. 2
75	112	122	—
76	—	123	—
77	114 st. 1	124	150
78	114 st. 2	125	151 och 115 st. 2
79	jfr 114	126	111
80	118 st. 1	127	—
81 st. 1 och 2	119 st. 1 och 2	128	160 st. 1
81 st. 3	119 st. 3	129	160 st. 2 och 3
82	118 st. 2	130	111
83	—	131—134	126—130, jfr 163 och 164
84	119 st. 3 och 4	—	159 och 161 st. 1
85	120 st. 1	135	161 st. 2
86	120 st. 2 och 3	136	—
87	jfr 137 st. 2	137—150	132 st. 1
88	121 och 123	151 st. 1	132 st. 2 p. 1
89	116	151 st. 2	132 st. 2 p. 2
90	jfr 122	152 st. 1	145
91	117	152 st. 2	—
92	115 st. 1	153	134 st. 1
93	143	154	133
94	124	155	134 st. 2
95 st. 1	132 st. 1	156 st. 1	139 st. 1 p. 1 och 141
95 st. 2	133 st. 1	156 st. 2	140
95 st. 3	—	—	139 st. 1 p. 2 och st. 2
96	125 st. 1	157	167
97	115 st. 1	158	144
98	jfr 31 och 125 st. 2	—	144 st. 1 och 145
99	—	159	146 och 147
100	153	160	—
101	142 st. 1	161	165
102	jfr 54 st. 1 och 55	162	168
103	jfr 57	163	166
104	jfr 54 st. 2	164	—
105	135	165	167
106	137 och 138 st. 1	166	171
107	136	167—168	172
108	—	169	—
109	156 st. 3	170	—
110	—	171	170
111	148 st. 1	172	—
112	154	173	—
113 st. 1 och 2	155	174	—
113 st. 3	131	175	173
114	156 st. 1 och 2	176—179	—
115	138 st. 2	180	169
116	157	181	170
117	158	182	170