

Nr 8

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

Genom en den 17 januari 1964 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 35, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:ts under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll

dels föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till slag till

- 1) lag om ändring i sjölagen och
- 2) lag om ändrad lydelse av 62 § utsökningslagen,

dels ock föreslagit, att riksdagen godkänner en vid propositionen fogad, den 10 oktober 1957 antagen konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.

De sålunda framlagda lagförslagen är av följande lydelse:

1) Lag

om ändring i sjölagen

Härigenom förordnas, dels att 10 kap. samt 216, 224, 273, 274 och 323 §§¹ sjölagen skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives, dels att 264—266 §§ samma lag skola upphöra att gälla.

216 §.

(Gällande lydelse)

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

216 §.

(Föreslagen lydelse)

Skall haveribidrag gäldas av last eller annat gods, häftar ägaren med godset men svarar ej personligen.

224 §.

(Gällande lydelse)

Var som — — — — — deras räddning.
Den, som — — — — — till bärgarlön.
Bärgarlön skall, — — — — — detta senare.
Åligger det — — — — — av avtalet.

(Föreslagen lydelse)

¹ Senaste lydelse se beträffande 216, 224, 256—266, 273 och 274 §§ SFS 1928:161, beträffande 254 § SFS 1936:276, beträffande 255 § SFS 1953:57 samt beträffande 323 § SFS 1946:847.

(Gällande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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

Har gods eller något, som hört till gods, bärgats, häftar ägaren med det bärgade men svarar ej personligen.

Kunna parterna — — — — — av domstol.

TIONDE KAPITLET

Om begränsning av redares ansvarighet.¹

254 §.²

1 mom. Föreligger ansvarighet för redare enligt denna eller allmän lag, är ansvarigheten begränsad vad angår

1. ersättning för skada å person, som befinner sig ombord på fartyget för att medfölja detta, och för skada å egendom ombord;

2. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av någon som befinner sig ombord på fartyget;

3. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av omständighet som hänför sig till navigeringen eller handhavandet av fartyget eller till lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller till in-skeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna;

4. ersättning för skada å hamnanläggning, bassäng eller segelbar vattenväg; samt

5. ersättning på grund av föreskriven skyldighet att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord på sådant fartyg.

Begränsningen gäller dock ej ansvarighet på grund av skada som åsamkats befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon person i redarens tjänst, som befinner sig ombord eller vilkens åligganden stå i samband med fartygets tjänst. Den avser ej heller ansvarighet på grund av fel eller försummelse av redaren själv, med mindre denne begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning.

Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.

2 mom. Har redaren motfordran mot borgenären och grunda sig fordran och motfordran på en och samma händelse, skall begränsningen avse allenast det belopp varmed fordringen överstiger motfordringen.

255 §.³

1 mom. Är ansvarigheten begränsad, svarar redaren intill ett belopp beräknat efter ettusen francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst ett-hundrafemtio tusen francs.

Inträffar skada å person, höjes ansvarighetsgränsen i vad avser sådan skada med två tusen och hundra francs för ton, dock med minst sexhundra-trettio tusen francs.

¹ Gällande lydelse av 10 kap. se propositionen s. 128 ff.

² Denna paragraf motsvarar 254 § i gällande sjölag.

³ Denna paragraf ersätter 255, 258 och 260 §§ i gällande sjölag. Till 256 och 257 §§ i gällande sjölag saknas motsvarighet i förslaget.

2 mom. Med franc förstås en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då redaren ställer säkerhet för sin ansvarighet eller, om säkerhet icke ställes, då betalning sker.

Med dräktighet avses nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten.

256 §.¹

Den ansvarighetsgräns, varom stadgas i 255 §, gäller beträffande fordringar, vilka uppkommit på grund av en och samma händelse.

Fordringar på grund av skada å person skola i första hand tillgodoses med det ansvarighetsbelopp som avses i 255 § 1 mom. andra stycket. Förslår ej detta, skall återstoden av fordringarna tillsammans med övriga fordringar tillgodoses ur det belopp som avses i nämnda mom. första stycket.

Fördelningen av ansvarighetsbelopp skall ske i förhållande till fordringarnas storlek.

Har redaren betalat fordran som avses i denna paragraf, skall han anses träda i fordringsägarens ställe med samma rätt som denne och fordringsbeloppet medtagas vid fördelningen av ansvarighetsbeloppet, såvitt fordringen kunnat här i riket göras gällande mot redaren. Visar redaren att han, oaktat krav ännu ej skett, framdeles har att betala fordran som avses i denna paragraf, skall jämväl den fordringen medtagas vid fördelningen.

257 §.²

Kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, skall vägras och beviljad sådan åtgärd skall hävas, om redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § jämte ett av myndigheten bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken. Säkerheten må åberopas gentemot alla borgenärer, för vilkas fordringar gäller begränsning till samma ansvarighetsbelopp, och skall anses vara ställd till förmån för alla sådana borgenärer.

Har redaren ställt säkerhet för ett mindre belopp än i första stycket avses och ställer han därefter hos samma myndighet säkerhet för återstoden, skall ock vad i första stycket stadgas äga tillämpning.

Om redaren ställt full säkerhet efter vad i första eller andra stycket sägs, skall på hans yrkande tidigare ställd säkerhet för fordran som avses med den fulla säkerheten frigivas.

Vad i denna paragraf är stadgat skall äga motsvarande tillämpning, om säkerheten ställts hos vederbörlig myndighet i Danmark, Finland eller Norge.

258 §.³

Kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, skall vägras och beviljad sådan åtgärd hävas, om redaren visar, att han, innan åtgärden genomförts, utom riket ställt betryggande och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § i någon av följande hamnar:

¹ Denna paragraf motsvarar 259 § i gällande sjölag.

² Denna paragraf motsvarar 262 § i gällande sjölag.

³ Denna paragraf saknar motsvarighet i gällande sjölag.

1. den hamn där den händelse inträffat varå fordringen grundas eller, om händelsen ej ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget anlöpt efter händelsen;

2. landsättningshamnen, om fordringen avser skada å person;

3. lossningshamnen, om fordringen avser skada å last.

Har i fall som avses i första stycket säkerheten ställts i annan ort än där anges, prövar rätten eller överexekutor med hänsyn till omständigheterna, huruvida handräckningsåtgärd, som nu sagts, skall vägras eller hävas.

Vad i första och andra styckena är stadgat gäller även, om den utom riket ställda säkerheten icke motsvarar det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § men redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer betryggande säkerhet för återstoden jämte ett av rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken.

Vad i denna paragraf är stadgat om hävande av handräckningsåtgärd skall äga motsvarande tillämpning i fråga om frigivande av säkerhet, som ställts inom riket till befrielse från handräckningsåtgärd.

259 §.¹

Tvist om beräkning av belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad enligt 255 §, eller om fördelningen av ansvarighetsbelopp mellan borgenärer må hänskjutas till utredning och avgörande av dispaschör i fartygets hemort eller där dispasch för den orten vanligen upprättas. Har fartyget ej hemort här i riket, uppgöres dispaschen av dispaschören i Stockholm. Om ärende angående gemensamt haveri med anledning av den händelse, varå ansvarigheten grundas, är anhängigt eller väntas bliva anhängiggjort hos viss dispaschör i riket, skall dock ankomma på denne att uppgöra jämväl dispasch som här avses.

Redaren skall hos dispaschören uppgiva namn och adress på kända sakägare.

Dispaschören skall, om det ej är uppenbart att okända sakägare ej finnas, genom kungörelse, som införes i allmänna tidningarna och i tidning inom orten, anmana sakägarna att inom viss förelagd tid skriftligen bevaka sin rätt ävensom ingiva de handlingar, vilka de vilja åberopa. Särskilt meddelande skall genom brev tillställas kända sakägare. I övrigt skall i tillämpliga delar gälla vad som är stadgat om dispasch vid gemensamt haveri.

Kostnaden för dispasch, som avses i denna paragraf, är redaren skyldig att ersätta, såframt ej borgenär utan skälig orsak hänskjutit saken till dispaschör eller eljest särskilda skäl föranleda annat.

260 §.²

Har redaren utbetalt vad som åligger honom att utgiva enligt ovan givna bestämmelser om begränsning av ansvarigheten och visar sig sedan annan borgenär hava ägt rätt till betalning av ansvarighetsbeloppet, har redaren dock icke någon ytterligare betalningsskyldighet, därest redaren, då betalningen erlades eller, om den skedde enligt lagakraftvunnen dom eller dispasch, denna meddelades, icke ägde och ej heller genom vederbörlig undersökning kunnat få kunskap om den andres fordran.

Borgenär, som sålunda uppburit vad som rätteligen bort tillkomma annan, svarar därmed för den andres fordran, såvida han ägde kunskap om fordringen, när han erhöll betalningen.

¹ Denna paragraf motsvarar 261 § i gällande sjölag.

² Denna paragraf motsvarar 263 § i gällande sjölag.

(Gällande lydelse)

vid rådstuvurätten i den ort, där fartyget finnes. Finnes ej rådstuvurätt å ort, där svaranden enligt vad sålunda är föreskrivet må sökas, äge käranden instämman tvisten till den rådstuvurätt, som är närmast den orten.

(Föreslagen lydelse)

väckas vid rådhusrätten i den ort där fartyget finnes eller, såvitt angår fordran för vilken hos myndighet säkerhet ställts till befrielse från kvarstad eller annan handräckning, hos rådhusrätten i den ort där säkerheten ställts. Talan må väckas hos sistnämnda rådhusrätt angående fordran som säkerheten avsett, oaktat säkerheten frigivits. Finnes ej rådhusrätt i ort, där svaranden må sökas enligt vad sålunda är föreskrivet, äger käranden instämman tvisten till den rådhusrätt, som är närmast den orten.

Äro flera — — — — — rederiets hemvist.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1964. 10 kap. sjölagen i dess nu gällande lydelse skall dock fortfarande äga tillämpning i fall då den hän-delse, varå ansvarigheten grundas, inträffat före ikraftträdandet.

Vad i 323 § stadgas därom att talan må väckas hos rådhusrätten i den ort, där säkerhet ställts, skall ej gälla, om säkerheten ställts före lagens ikraftträdande.

2) Lag**om ändrad lydelse av 62 § utsökningslagen**

Härigenom förordnas, att 62 § utsökningslagen¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Gällande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

62 §.

Av gäldenärs — — — — — med lösören.

Häftar på — — — — — övriga tillgångar.

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

Vid utmätning — — — — — avbetalningsköp iakttagas.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1964.

Beträffande texten till konventionen får utskottet hänvisa till propositionen s. 8—33.

¹ Senaste lydelse se SFS 1955: 234.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en revision av sjölagens regler om begränsning av redares ansvarighet. Samtidigt föreslås, att riksdagen skall godkänna en i Bryssel den 10 oktober 1957 antagen konvention härom.

De föreslagna reglerna innebär, att området för de ersättningar, beträffande vilka redaren kan begränsa sin ansvarighet, väsentligt minskas. Möjligheten att bestämma ansvarighetsgränsen till ett belopp motsvarande fartygets värde slopas och begränsningsbeloppet skall angivas i visst antal Poincaré-francs för ton av fartygets dräktighet. Genom de föreslagna bestämmelserna skapas ökade möjligheter för redaren att förhindra, att hans fartyg göres till föremål för kvarstad eller annan handräckning flera gånger och i olika länder till säkerhet för fordringar, som härrör från en och samma händelse.

Inledning

Bestämmelser om begränsning av redares ansvar är intagna i 10 kap. sjölagen. Till grund för dessa ligger en i Bryssel år 1924 antagen konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användes till fart i öppen sjö. Konventionen har ratificerats av Sverige år 1938. Även Danmark, Finland och Norge har ratificerat konventionen och inarbetat dess bestämmelser i sin lagstiftning.

På en diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel antogs den 10 oktober 1957 en ny konvention rörande begränsning av redares ansvar. Denna konvention, som undertecknats av bl. a. Sverige, Danmark, Finland och Norge, skall i förhållandet mellan konventionsstaterna ersätta och upphäva 1924 års Brysselkonvention. På grundval av 1957 års Brysselkonvention har sjölagskommittén¹ i betänkande angående redareansvarets begränsning (SOU 1961: 33) framlagt förslag till ändring i 10 kap. sjölagen m. m. Lagförslaget överensstämmer väsentligen med lagförslag, som framlagts i Danmark, Finland och Norge.

Yttranden över sjölagskommitténs betänkande har efter remiss avgivits av hovrätten för Västra Sverige, Stockholms rådhusrätt, Göteborgs rådhusrätt, överståthållarämbetet, som inhämtat yttrande av förste stadsfogden i Stockholm, överexekutor i Göteborg, lagberedningen samt sjöfartsstyrelsen — som inhämtat yttrande av Svenska seglarförbundet, Svenska kryssarklubben, Sveriges motorbåts union och Svenska vattenskidklubben — Stats-

¹ Justitierådet Erik Hagbergh, ordförande, redaktören Hjalmar Bååw, direktören Nils Grenander, sjöfartsrådet Gustaf Lindencrona, förbundsordföranden Johan S. Thore och direktören Carl Erik Åhmansson. Experter dispasschören Kaj Pineus och advokaten Lennart Hagberg.

tjänstemannaförbundet, samtliga lotsdirektörer, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Svenska västkustfiskarnas centralförbund, Svenska sydkustfiskarnas centralförbund, Svenska ostkustfiskarnas centralförbund, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Sjöassuradörernas förening, Sveriges ångfartygs assurans förening, dispaschören i Stockholm, Svenska hamnförbundet, styrelsen för Sveriges advokatsamfund, handelskammaren i Göteborg och Skånes handelskammare. Näringslivets trafikdelegation, som beretts tillfälle att yttra sig över betänkan- det, har i ärendet upprättat en promemoria, som åberopats av Kooperativa förbundet, Sveriges industriförbund, Sveriges grossistförbund, handelskam- rarna i Gävle och Karlstad samt Östergötlands och Södermanlands handels- kammare och Gotlands handelskammare.

Frågan om redareansvarets begränsning har under våren 1963 varit före- mål för överläggningar mellan berörda departement i Sverige, Danmark, Finland och Norge. I enlighet med vad därvid överenskommits har efter be- slut av Kungl. Maj:t den 5 juni 1963 vårt land liksom nämnda länder sagt upp 1924 års Brysselkonvention till upphörande den 1 juli 1964.

De genom propositionen framlagda lagförslagen grundar sig på sjölags- kommitténs förslag. Kommitténs lagtext återfinnes i propositionen å s. 110 ff.

Konventioner

Sjörätten innehåller olika grupper av regler, som syftar till att utjämna och fördela de ekonomiska följderna av inträffad skada. Bland dessa regler intar bestämmelserna om begränsning av redarens ansvar en central plats.

Regler om ansvarsbegränsning återfinnes i praktiskt taget alla sjörätts- liga system. Under skilda tider och i skilda länder har framförts olika mo- tiveringar för detta rättsinstitut. För Sveriges del har i motiven till 1891 års sjölag uttalats, att den som bedriver en med så stor risk förenad näring som sjöfarten bör sättas i tillfälle att åtminstone i någon mån beräkna, vad han riskerar. Enligt senare nordisk doktrin utgöres den rättspolitiska grunden för ansvarsbegränsningen av önskemålet att befria redaren från ansvarighet för katastrofisker, som han icke rimligen kan täcka genom försäkring.

Skilda sjörättsordningar har under tidernas lopp uppvisat betydande in- bördes olikheter både i fråga om bestämmandet av de slag av fordringar, som faller inom området för ansvarsbegränsningen, och beträffande sättet för begränsningens genomförande. Ursprungligen kom begränsningsområ- det jämligt engelsk rätt att omfatta endast de för sjöfarten centrala risker- na, medan de kontinentala sjölagarna tillät begränsning med avseende på ett större antal slag av fordringar. Vad angår sättet för begränsningens genom- förande uppkom tre olika huvudmetoder, nämligen det engelska systemet, abandonsystemet och exekutionssystemet. De två förstnämnda byggde på

en personlig ansvarighet för redaren. Det engelska systemet lät redaren begränsa denna ansvarighet till ett visst antal pund för ton av fartygets dräktighet (pundregeln). Abandonssystemet, som var förhärskande i den romanska rättskretsen, innebar att redaren ägde frigöra sig från ansvarigheten genom att till borgenärerna överlämna sjöförmögenheten, d. v. s. fartyg och frakt. Enligt exekutionssystemet, som gällde i Tyskland och Norden, var redaren icke personligen ansvarig utan häftade endast med sjöförmögenheten. Detta system låg till grund för 1891 års svenska sjölag.

Det engelska systemet tog sikte på de begränsningsbara förpliktelser som uppkommit på grund av en och samma händelse. Om flera olyckshändelser skedde beträffande fartyget, kunde redaren sålunda få utgiva begränsningsbeloppet flera gånger. Enligt abandon- och exekutionssystemen avsåg begränsningen i princip de begränsningsbara förpliktelser till vilka fartyget under alla sina resor givit upphov. Pundregeln var baserad på ett uppskattat generellt värde av fartyg i gott skick vid den tid då lagstiftningen genomfördes. Det fartygsvärde, som enligt abandon- och exekutionssystemen låg till grund för beräkningen av ansvarighetsgränsen, var värdet efter olyckan.

Olikheterna mellan de skilda rättssystemen medförde betydande praktiska olägenheter för sjöfartsnäringen. I slutet på förra århundradet framträdde allt starkare krav på en unifiering av reglerna om ansvarsbegränsningen. År 1897 bildades en särskild internationell sammanslutning för sjörättsfrågor, Comité Maritime International (CMI). Arbetet framför allt inom denna organisation ledde till att en internationell konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användes till fart i öppen sjö, antogs på en diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel år 1924. Konventionen innebar en kompromiss mellan engelsk och kontinental uppfattning såväl i fråga om tillämpningsområdet för begränsningsreglerna som rörande sättet för begränsningens genomförande. Begränsningsområdet blev minskat i förhållande till vad som gällde enligt de kontinental systemen. Beträffande sättet för begränsningens genomförande föreskrevs, att begränsningen skulle avse förpliktelser som uppkommit på grund av en och samma händelse och att personlig ansvarighet skulle gälla för redaren i förening med rätt för honom att beträffande ansvarighet för egendomsskador välja mellan begränsning till värdet av sjöförmögenheten, varvid fartygets värde efter olyckan utgjorde beräkningsgrund, eller begränsning till ett belopp, beräknat efter visst antal engelska guld pund för ton av fartygets dräktighet. Vad angick personskador skulle oberoende av sjöförmögenheten inträda en ytterligare ansvarighet intill visst antal engelska guld pund för ton av fartygets dräktighet.

I Sverige utfärdades år 1928 en på 1924 års konvention grundad lagstiftning. Reglerna i ämnet intogs i 10 kap. sjölagen. Ikraftträdandet av lagstiftningen -- vilken tillkommit under nordiskt lagsamarbete -- gjordes bero-

ende av Kungl. Maj:ts förordnande och som ett villkor för sådant förordnande ansågs böra gälla att ett större antal av de makter, med vilka vi stod i beröring i sjöfartshänseende, tillträdde konventionen. Vårt land ratificerade konventionen först år 1938 och lagstiftningen trädde i kraft den 1 januari 1939. Bland de mera betydande sjöfartsländerna har, förutom de nordiska staterna, endast Belgien, Frankrike och Spanien anslutit sig till konventionen. Utanför densamma står således bl. a. U. S. A., Storbritannien, Västtyskland, Nederländerna, Italien, Grekland och Japan samt de s. k. flags of convenience-länderna.

Den ringa anslutningen till 1924 års konvention föranledde CMI att i slutet av 1940-talet gripa sig an med arbetet på en ny konvention rörande redareansvarets begränsning. På en diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel år 1957 antogs en internationell konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användes till fartyg i öppen sjö. Den undertecknades av sjutton stater, däribland Sverige, Belgien, Brasilien, Canada, Danmark, Finland, Frankrike, Indien, Italien, Nederländerna, Norge, Polen, Spanien och Västtyskland.

Den nya konventionen innebär, i jämförelse med 1924 års konvention, att begränsningsområdet minskas samt att möjligheten att lägga sjöförmögenhetens värde till grund för beräkningen av ansvarighetsgränsen bortfaller. Beräkningen skall ske efter viss kvantitet guld för ton av fartygets dräktighet. Ansvarighetsgränsen ligger beträffande saksador på en obetydligt högre nivå än enligt 1924 års konvention men har väsentligt höjts i fråga om personskador. Vidare medför 1957 års konvention ökade möjligheter för redaren att förhindra att hans fartyg göres till föremål för handräckning flera gånger och i olika länder till säkerhet för fordringar, härrörande från en och samma händelse. En utförligare redogörelse för konventionsbestämmelserna lämnas i propositionen å s. 41—42. Till förklaring av det förbehåll enligt (2) (c) i slutprotokollet till konventionen, som avses skola göras, må här omnämnas, att slutprotokollet i sagda del medger förbehåll om rätt att bringa konventionen i tillämpning genom att i inhemsk lagstiftning upptaga konventionens bestämmelser i en efter samma lagstiftning lämpad form.

1957 års konvention skall ratificeras och träder i kraft sex månader efter den dag då deposition skett av minst tio ratifikationsinstrument, av vilka minst fem skall härröra från stater som var för sig har ett tonnage av en miljon bruttoton eller däröver. Konventionen har ratificerats av Frankrike, Ghana, Spanien och Storbritannien samt föranlett lagstiftning i sistnämnda land.

Till fullföljande av syftet att övergå till den nya konventionens regelsystem har Sverige såsom tidigare anförts efter beslut av Kungl. Maj:t den 5 juni 1963 sagt upp 1924 års Brysselkonvention till upphörande den 1 juli 1964.

Departementschefen

Vid lagrådsremissen anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Kling*, i den allmänna motiveringen följande.

Regler som begränsar det ansvar som åvilar en fartygsredare enligt sjölagen eller enligt allmän lag finns hos oss liksom i andra sjörättsliga system sedan lång tid tillbaka. Dessa regler har i olika länder haft ett mycket skiftande innehåll. Med hänsyn till sjöfartsnäringsens internationella karaktär har det redan tidigt varit ett starkt intresse att förenhetliga de olika regelsystem som gällt i skilda länder. Såsom framgått av den tidigare redogörelsen har dessa strävanden resulterat i en konvention som antogs i Bryssel 1924 om begränsning av redares ansvarighet. Denna konvention har emellertid vunnit relativt ringa anslutning och en ny konvention om begränsning av redares ansvar har antagits i Bryssel den 10 oktober 1957.

Sverige har ratificerat 1924 års Brysselkonvention och inarbetat dess regelsystem i 10 kap. sjölagen. Samma är förhållandet i Danmark, Finland och Norge. Bland de mera betydande sjöfartsnationerna har förutom de nordiska länderna endast Belgien, Frankrike och Spanien anslutit sig till konventionen.

Efter samarbete med de nämnda nordiska länderna har sjölagskommittén föreslagit, att Sverige skall ratificera 1957 års konvention, samt framlagt förslag till de ändrade regler i sjölagen som föranledes av en anslutning till konventionen. Motsvarande kommittéförslag har framlagts i Danmark, Finland och Norge.

Det svenska kommittéförslaget har i vanlig ordning varit föremål för remissbehandling. Förslaget om ratificering av 1957 års Brysselkonvention och om därav föranledda ändringar i sjölagen har därvid tillstyrkts eller lämnats utan erinran av samtliga remissorgan.

En del remissorgan har emellertid framfört vissa kritiska synpunkter på det berättigade i ett legalt begränsat redareansvar. Motiveringarna för en ansvarsbegränsning har varierat starkt under skilda tider och i olika länder. Någon ingående analys därav kan givetvis här icke ifrågakomma men med hänsyn till frågans allmänt skadeståndsrättsliga betydelse synes det i dagens läge, då de skadeståndsrättsliga problemen aktualiseras alltmer i lagstiftning och offentlig debatt, icke opåkallat att med några ord beröra motiven för det särskilda rättsinstitut som den legala ansvarsbegränsningen för fartygsredare utgör. Härvid bortses emellertid från de skäl av närings- eller handelspolitisk art som i vissa länder kan tänkas motivera ett gynnande av sjöfartsnäringsen eller viss gren av denna näring.

Vissa av de skäl som åberopats grundar sig på föreställningen om culparegeln som den helt dominerande principen för skadeståndsskyldighet. Mot bakgrunden härav har framhållits, att redarens ansvar är strängare än andra företagares genom att han svarar även för skada till följd av

underlydandes fel eller försummelse. Denna ansvarighet har ansetts bli så mycket mera betungande som redaren i motsats till flertalet andra företagare icke har möjlighet att öva kontroll över fartyget och de anställda ombord. Säsom bl. a. lagberedningen framhållit har emellertid ett ansvar av samma art som redarens med tiden kommit att gälla även på andra områden och det förekommer även att företagare svarar strikt, d. v. s. oberoende av om fel eller försummelse kan påvisas hos ledningen eller någon underlydande. Härtill kommer att redarens möjligheter att öva fortlöpande kontroll över fartyget på ett genomgripande sätt har förbättrats genom teknikens utveckling. Olikheterna i nu nämnda avseenden mellan sjöfartsnäringens och andra företagare har sålunda i väsentlig mån utjämnats.

Det har även som ett led i diskussionen om det berättigade i ett begränsat redareansvar tidigare anförts, att borgenärernas intresse av en oinskränkt betalningsrätt icke skulle vara så stort, emedan dessa i praktiken har stora svårigheter att göra sin fordringsrätt gällande i annat än det objekt som befinner sig inom det egna jurisdiktionsområdet, d. v. s. sjöförmögenheten. Även i detta avseende har emellertid ändrade förhållanden inträtt, dels genom förbättrade kommunikationer, dels genom ökade möjligheter till verkställighetsåtgärder utanför det egna landet.

Ett ofta återkommande argument för begränsning av redarens ansvar är vidare rederirörelsens särskilt riskfyllda natur. Sålunda har i motiven till 1891 års sjölag uttalats, att den som bedriver en med så stor risk förenad näring som sjöfarten bör sättas i tillfälle att åtminstone i någon mån beräkna vad han riskerar. Man har inom doktrinen också anfört, att det är ett önskemål att befria redaren från katastrofrisker som han icke rimligen kan täcka genom försäkring. Härvidlag bör emellertid framhållas att genom teknikens utveckling såväl när det gäller hjälpmedel för navigering som i andra avseenden sjöfartsnäringen icke längre ovedersägligen framstår som särskilt riskfylld. Den anförda synpunkten har vidare avseende närmast på mindre rederier och i mycket liten utsträckning på våra dagars storrederier.

Problemets tyngdpunkt synes i stället ligga på frågan hur sjöfartsnäringens försäkringsskydd lämpligen bör anordnas. Lagberedningen har i sitt remissyttrande härutinnan anfört, att det synes vara på tiden att även rederinäringen får bära sina kostnader i form av försäkringsavgifter eller på annat sätt. Beträffande detta omfattande spørsmål inskränker jag mig av naturliga skäl till endast några kortfattade allmänna synpunkter.

Genom den legala ansvarsbegränsningen erhålles en högsta gräns för redarens behov av försäkringsskydd och redaren besparas kostnaden av en till beloppet obegränsad ansvarighetsförsäkring. En av dem som främst drabbas av ansvarsbegränsningen är lastägaren. Det har framhållits, att denne under alla förhållanden har ett behov att genom försäkring av lasten

skydda sig för sådana förluster som inte ger upphov till någon skadeståndsfordran och att det ställer sig lättare för lastägaren, som känner värdet av det transporterade godset, att teckna försäkring för detta än för redaren, som i varje fall icke kan förutse värdet av lasten på det fartyg, med vilket hans eget fartyg kan kollidera. Synpunkter av detta slag, d. v. s. angående vem som ligger närmast till att teckna försäkring, kan emellertid läggas inte bara på sjöbefraktningen utan även på befordran till lands och i luften. Någon motsvarighet till det system som gäller beträffande redares ansvar finnes emellertid icke inom frakträtten i övrigt.

När det gäller försäkringsskyddet är det även i övrigt av intresse att jämföra sjötrafiken med trafiken till lands. Därvid vill jag endast erinra om att inom motorfordonsförsäkringen maximibeloppen utan avgiftshöjning nyligen höjts så att ansvarigheten i praktiken blivit obegränsad. Även i andra länder är skadelidandeskyddet inom motorfordonstrafiken bättre tillgodosett än inom sjötrafiken.

Vad nyss anförts gäller framför allt sakskada. Beträffande personskadorna gör sig skälen mot en ansvarighetsbegränsning ännu starkare gällande än beträffande saksador. Det förtjänar emellertid påpekas att den nya konventionen i detta avseende utgör en avsevärd förbättring i förhållande till de nu gällande reglerna genom att ansvarighetsgränserna höjes väsentligt vid personskador.

Den av lagberedningen aktualiserade frågan, i vad mån den legala begränsningsrätten bör eller kan ersättas med en maritim ansvarighetsförsäkring, inrymmer såsom framgår av det sagda stora problem. Dessa — liksom hela frågan om det berättigade i en legal ansvarsbegränsning — kan emellertid icke lösas uteslutande med utgångspunkt från vad som ter sig rimligt för den svenska skadeståndsrättens del. Frågan måste lösas på internationellt plan och är avhängig bl. a. av sammansättningen av skilda länders fartygsbestånd, sjöförsäkringens uppbyggnad i olika länder m. fl. faktorer.

Mot bakgrunden av det nu anförda anser jag mig kunna konstatera, att den nya konventionen innebär betydande förbättringar i förhållande till de gällande reglerna. Sålunda har begränsningsområdet väsentligen minskats. Redaren kan i motsats till vad som för närvarande gäller icke längre begränsa sitt ansvar för skada, som härrör därav att ett avtal till följd av fel eller försummelse av nautisk art icke blivit behörigen fullgjort, förpliktelse, som grundar sig på att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter, bärgarlön, bidrag till gäldande av gemensamt haveri samt förpliktelse som befälhavaren har ådragit redaren i kraft av sin legala fullmakt. Härefter kan begränsningsområdet sägas omfatta i huvudsak endast de centrala riskerna för sjöfarten.

Ansvarighetsgränsen bestämmes enligt gällande regler till ett belopp

motsvarande fartygets värde efter den ansvarighetsgrundande händelsen med tillägg av tio procent av värdet före händelsen, den s. k. fartygsvärderegeln. I de viktigaste begränsningsfallen äger emellertid redaren åberopa en alternativ gräns, beräknad efter åtta engelska guldpond för ton av fartygets dräktighet, den s. k. pundregeln. Har personskada uppstått, höjes ansvarighetsgränsen med ytterligare åtta engelska guldpond för ton. Detta belopp är avsett att enbart täcka personfordringar. Om det inte förslår skall personborgenärerna erhålla betalning jämte övriga borgenärer ur återstoden av ansvarighetsbeloppet. I sjölagen har pundbeloppen omvandlats till kronor i guld. Detta system är såsom framgått av vad tidigare anförts en kompromiss mellan det engelska och de kontinentala systemen.

Pundregeln har emellertid i praktiken i allmänhet givit det för redaren förmånligaste resultatet och fartygsvärderegeln har därför fått ringa tillämpning.

Den nya konventionen upptager ingen fartygsvärderegeln utan begränsningsbeloppen anges i visst antal Poincaré-francs för ton av fartygets dräktighet. Det engelska systemet har sålunda givits företräde framför de kontinentala uppfattningarna men för vårt lands vidkommande torde såsom framgått av vad nyss anförts denna ändring i praktiken icke bli av någon genomgripande betydelse. Å andra sidan torde, därest anslutningen — såsom är att antaga — bli större till den nya konventionen än till den gamla, väsentliga fördelar vinnas genom internationellt enhetligare regler.

Poincaréfrancen är icke något nationellt mynt utan tjänstgör endast som räkneenhet. Omräkning från Poincaréfranc till nationell valuta skall göras i varje särskilt begränsningsfall. Härigenom vinnes så långt möjligt garanti för en gemensam och fast värdegräns.

I överensstämmelse med 1924 års konvention föreskrives skilda ansvarighetsgränser för egendoms- och personskador. Om endast egendomsskada föreligger, uppgår den begränsade ansvarigheten till ett belopp beräknat efter 1 000 francs för ton av fartygets dräktighet. I fall av personskada, enbart eller i förening med egendomsskada, beräknas den begränsade ansvarigheten efter 3 100 francs för ton av fartygets dräktighet. Såsom tidigare antytts innebär detta i förhållande till gällande regler en väsentlig höjning av ansvarigheten för personskador. Enligt de nya reglerna kommer begränsning av personfordringar icke att komma i fråga annat än vid stora katastrofer. Detta måste av sociala skäl anses vara en betydande förtjänst hos de nya reglerna.

Den nya konventionen medför även såsom närmare framgår i det följande ökade möjligheter för redaren att förhindra, att hans fartyg göres till föremål för handräckning flera gånger och i olika länder till säkerhet för fordringar, som härrör från en och samma händelse. Detta är givetvis ägnat att medföra ett bättre utnyttjande av fartygstonnaget.

Av vad sålunda anförts framgår, att väsentliga fördelar är att vinna vid

en anslutning till den nya begränsningskonventionens regler. Sjölagskommitténs förslag, att vårt land skall ratificera konventionen och inarbeta dess regler i sjölagen, har såsom framgått vunnit anslutning från samtliga remissorgan.

Beträffande en detalj i konventionen, nämligen principen att *lex fori* skall gälla för redareansvarets begränsning, har emellertid Sveriges advokatsamfund framhållit, att detta icke står i samklang med modern rättsuppfattning på den internationella privaträttens område. Advokatsamfundet har emellertid uttalat, att detta förhållande icke bör utgöra hinder för ett accepterande av konventionens i övrigt ändamålsenliga regelsystem.

Liksom kommittén och remissorganen anser jag, att vårt land i likhet med vad som föreslås i Danmark, Finland och Norge bör tillträda den nya konventionen. Beträffande den nyss nämnda *lex fori* principen bör framhållas, att denna kommit till uttryck i artikel 7 första stycket och måste ses i samband med den i artikel 7 andra stycket intagna regeln, att fördragsslutande stat har möjlighet att från en på konventionen grundad lagstiftning helt eller delvis utesluta icke-fördragsslutande stat och sådana personer, som saknar viss angiven anknytning till fördragsslutande stat.

På grund av vad sålunda anförts förordar jag, att vårt land ratificerar 1957 års Brysselkonvention om begränsning av redares ansvar och genomför de ändringar i sjölagen som betingas härav.

Sjölagskommittén har föreslagit, att den förut nämnda möjligheten att från lagstiftningen undantaga icke-fördragsslutande stat eller personer som saknar anknytning till fördragsslutande stat icke skall utnyttjas utan att bestämmelserna i princip skall vara generellt tillämpliga. Kommittén har emellertid icke ansett att vårt land bör avstå från möjligheten att förhindra, att främmande fartyg av svensk myndighet erhåller en förmånligare behandling än som i motsvarande situation kommer ett svenskt fartyg till del i det främmande fartygets hemland. Dylika fall kan uppkomma främst i fråga om fartyg hemmahörande i stat som icke biträtt konventionen men även beträffande fartyg hemmahörande i stat, som biträtt konventionen men därvid gjort förbehåll enligt punkterna 2 (a) och (b) i slutprotokollet. Sjölagskommittén har ansett det lämpligt att en möjlighet hålles öppen att föreskriva undantag för dessa fall. Kommittén har därför föreslagit, att Kungl. Maj:t skall äga förordna att i stället för bestämmelserna i 10 kap. sjölagen andra regler skall här i riket tillämpas i fråga om fartyg hemmahörande i annan främmande stat än sådan, som utan förbehåll anslutit sig till 1957 års begränsningskonvention.

Kommitténs förslag överensstämmer i princip med den gällande bestämmelsen i 266 § sjölagen och jag tillstyrker förslaget. Detta förutsätter att vårt land vid ratificeringen av konventionen gör förbehåll enligt punkterna 2 (a) och (b) i signaturprotokollet till konventionen.

När det gäller de frågor, som konventionen lämnar fritt för den nationella rätten att reglera har spørsmålet om *småfartygens ansvarighet* tilldragit sig största intresset. Såsom framgått skall enligt konventionen fartyg vars dräktighet understiger 300 ton vid bestämmandet av ansvarighetsgränsen anses ha en dräktighet av 300 ton. Detta innebär i förhållande till vad som gäller för närvarande en väsentlig skärpning av redarens ansvarighet. Fördragsslutande part äger dock enligt punkt 2 (b) i signaturprotokollet förbehålla sig rätten att meddela avvikande bestämmelser beträffande fartygen under 300 ton.

Kommittén har beträffande småfartygen uttalat, att dessa fartygs redare eller ägare ofta representerar en jämförelsevis ringa ekonomisk bärkraft men att å andra sidan måste beaktas att även de små fartygen kan åstadkomma mycket betydande skador. Sjölagskommittén har kommit till den uppfattningen att konventionen i princip bör följas såvitt angår personskada men att beträffande egendomsskada en lägre ansvarighetsgräns är rimlig och lämplig. Med avseende närmast på egendomsskada har kommittén därför föreslagit en reduktionsregel av innebörd att fartyg, vars dräktighet understiger 150 ton, likställes med fartyg om 150 ton samt att för fartyg med en dräktighet från 150 upp till 300 ton det verkliga tonalet lägges till grund för ansvarighetsgränsens beräkning.

Om detta förslag har framkommit delade meningar under remissbehandlingen. Fiskareorganisationerna har av sociala skäl icke velat motsätta sig den förhöjda gränsen i fråga om personskada men uttalat tveksamhet beträffande höjningen av ansvarigheten för egendomsskada. Med hänsyn till den nordiska rättsenheten har man emellertid ansett sig kunna godkänna även detta förslag. Å andra sidan har flera remissorgan uttalat sig för att konventionens 300-tonnsregel helt skall godtagas. Bland dessa har några framhållit, att i varje fall beträffande nöjessjöfarten anledning saknas att avvika från konventionen. Från försäkringshåll har anförts, att 300-tonnsregeln är att förorda men att, om nordisk enighet icke kan nås om denna, det föreliggande förslaget får accepteras. Sjöfartsstyrelsen har förklarat sig närmast benägen att förorda, att nöjesbåtar undantages från ansvarighetsbegränsning men framhållit att betydande praktiska svårigheter skulle uppkomma vid försök att avgränsa de olika kategorierna småbåtar från varandra. Med hänsyn härtill har sjöfartsstyrelsen icke motsatt sig kommittéförslaget. Lagberedningen har gjort en jämförelse med motorfordons- och lufttrafiken och uttalat, att starka skäl föreligger för en obligatorisk försäkring för småfartyg. Lagberedningen har föreslagit en närmare utredning härom. Sjöfartsstyrelsen har uttalat, att det kan bli aktuellt att införa försäkringsplikt beträffande vissa nöjesbåtar och i samband därmed obligatorisk registrering av dessa båtar samt någon form av förarbevis.

När det gäller småfartygen kan konstateras, att de föreslagna reglerna

innebär en väsentlig höjning av den ansvarighet som nu gäller. Det torde endast undantagsvis komma att inträffa att full täckning för skada icke erhålles.

Frågan om småfartygens ansvarighet har varit föremål för behandling vid de förhandlingar som hållits med representanter för berörda departement i Sverige, Danmark, Finland och Norge. Därvid har framkommit, att beträffande nyttofsjöfarten, företrädesvis fisket, nordisk enighet icke torde kunna nås om någon annan lösning än den av kommittén föreslagna. Sådan enighet är enligt min mening synnerligen angelägen. Beträffande nöjessjöfarten kan väl med fog sägas, att denna bör kunna bära det fulla ansvaret för uppkommande skador. Emellertid synes en tillfredsställande gränsdragning mellan nöjes- och nyttofsjöfart stöta på mycket stora praktiska svårigheter.

På grund av vad nu anförts och då de föreslagna ansvarighetsgränserna synes utgöra en rimlig avvägning av de olika intressen som gör sig gällande i denna fråga, föreslår jag, att kommittéförslaget på denna punkt lägges till grund för lagstiftning. Detta förutsätter att vårt land även av denna anledning vid ratificering av konventionen enligt punkt 2 (b) i signaturprotokollet förbehåller sig rätten att meddela från konventionen avvikande regler för fartyg, vars dräktighet understiger 300 ton.

Frågan om obligatorisk ansvarighetsförsäkring sammanhänger med problemet om registrering av småbåtar. Härom har chefen för handelsdepartementet uttalat (prop. 1962: 94), att ytterligare erfarenheter av trafiken till sjöss bör avvaktas, innan frågan prövas. På grund av vad sålunda anförts och då väsentliga administrativa problem uppstår vid ett genomförande av en obligatorisk ansvarighetsförsäkring, kan ståndpunkt icke tagas till frågan i detta sammanhang.

I fråga om *fartyg, som användes i inre farvatten*, gäller för närvarande samma begränsningsregler som beträffande fartyg, som användes i öppen sjö. Detta motiveras av önskvärdheten av fasta och enhetliga regler. Det nu framlagda förslaget intager samma ståndpunkt. Ett par remissorgan har under hänvisning till olikheten mellan reglerna för trafiken till lands och till sjöss ifrågasatt, att från lagstiftningens tillämpning borde undantagas fartyg som användes i inre farvatten. Härvidlag bör emellertid beaktas, att enligt gällande regler redarna i stor utsträckning kan fritaga sig från ansvar gentemot den krets av skadelidande som närmast åsyftas, nämligen passagerarna. För att en ändrad ordning skall få avsedd effekt, torde därför även sistnämnda regler böra ändras. Jag anser icke det anförda utgöra tillräckligt skäl att avvika från det gällande systemet¹.

Icke heller anser jag, att särskilda bestämmelser bör införas för *krigsfartyg*.

När det gäller skada å *hamnanläggningar* och liknande anordningar samt

¹ Angående trafik med landsvägsfärja se NJA 1961 s. 686.

skyldigheten att *avlägsna förolyckat fartyg* har fördragsslutande part möjlighet att utesluta konventionens bestämmelser om ansvarighetsbegränsning. Sjölagskommittén har föreslagit, att Sverige icke skall begagna sig av denna möjlighet. Detta förslag har lämnats utan erinran av remissorganen med undantag av Svenska hamnförbundet. Lagberedningen har uttalat tveksamhet härvidlag. Enligt min mening bör man inte utan starka skäl avvika från konventionens regler. På grund härav och då enligt vad som framgår av hamnförbundets yttrande begränsningsrätten hittills icke medfört några betydande olägenheter för hamnarna anser jag mig böra tillstyrka kommitténs förslag härutinnan. Påpekas bör att vid bristande reciprocitet Kungl. Maj:t enligt vad som tidigare framgått har möjlighet att från begränsningsrätten undantaga fartyg i främmande stat, som icke bereder svenska fartyg förmånen av en motsvarande begränsningsrätt.

Enligt artikel 1 (4) (b) lämnas åt varje konventionsstat fritt att, i det fall då dess lagstiftning reglerar tjänsteavtalet mellan fartygsägaren och *anställda ombord*, avgöra i vad mån en skada som förorsakats en anställd skall vara underkastad redarens begränsningsrätt.

Kommittén har ansett, att vägande sociala skäl talar för, att ansvarighet för skada som åsamkats anställda ombord så långt konventionen medger icke skall omfattas av redarens begränsningsrätt, och därför föreslagit en särskild undantagsbestämmelse härom. Vidare har kommittén föreslagit ett undantag från den i det föregående nämnda lexforiprincipen av innehåll, att frågan om ansvarighet för fordran som nu sagts skall avgöras efter den lag som gäller för tjänsteavtalet, om fartyget hör hemma i främmande stat och tjänsteavtalet regleras av lagen i stat som är ansluten till 1957 års konvention.

Vad kommittén sålunda föreslagit har godtagits av det övervägande flertalet remissorgan. Hovrätten för Västra Sverige har emellertid givit uttryck för en avvikande mening och uttalat, att de anförda sociala skälen bör tillgodoses genom ett tillfredsställande försäkringsskydd för de anställda. Samma uppfattning har framförts av Sveriges advokatsamfund. Advokatsamfundet har ansett det olämpligt att exempelvis vid en fartygskollision, varigenom besättningen skadats, denna kan få ett ekonomiskt intresse att vända sig mot den egna redaren och icke mot den främmande redaren och att i vissa fall märkliga processlägen kan uppkomma till följd av besättningens ekonomiska intressen. Lagberedningen har förordat, att det av kommittén för tillämpning av utländsk lag föreslagna villkoret, att fartyget hör hemma i främmande stat, utgår såsom mindre väl förenligt med konventionen.

I likhet med kommittén anser jag, att av socialpolitiska skäl skada, som åsamkats anställda ombord, icke bör drabbas av begränsning. Denna synpunkt tillgodoses lämpligast genom att — i den utsträckning som konventionen möjliggör — i vår lagstiftning undantag från begränsningsrätten göres beträffande skada som drabbat anställda ombord. I anledning av

advokatsamfundets invändning mot förslaget kan framhållas, att det förhållandet att olika i en rättegång deltagande personer — parter, vittnen eller sakkunniga — har skilda ekonomiska intressen inte är ovanligt och att en domstol ofta har att ta hänsyn härtill vid sin bedömning av ett mål. På grund av det anförda tillstyrker jag kommitténs förslag, att ansvarighet för skada som drabbat anställda ombord skall undantagas från begränsningsrätt. I likhet med lagberedningen anser jag däremot den av kommittén föreslagna undantagsbestämmelsen från lex foriprincipen mindre väl förenlig med konventionen. Jag föreslår därför att denna jämkas i enlighet med vad lagberedningen förordat.

Beträffande departementschefens yttranden i övrigt torde här få hänvisas till propositionen.

Lagrådet

Lagrådet har lämnat lagförslagen utan erinran.

Utskottet

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag och får alltså hemställa,

att riksdagen med bifall till förevarande proposition, nr 35, måtte

dels antaga de genom propositionen framlagda lagförslagen

dels ock godkänna den i Bryssel den 10 oktober 1957 antagna konventionen angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö, dock med förbehåll enligt (2) (a), (b) och (c) i slutprotokollet till konventionen.

Stockholm den 25 februari 1964

På första lagutskottets vägnar:

INGRID GÄRDE WIDEMAR

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Erik Svedberg, Arvidson, Wikner, Hilding, Helge Karlsson, Nyman och Palm;

från andra kammaren: fru Gärde Widemar, fru Johansson, herrar Östrand, Svensson i Vä, Ekström i Björkvik, Gustafsson i Borås, Martinsson och Svenungsson.