



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013



Ref

Statens
offentliga
utredningar
1972: 51
Justitie-
departementet

Sjölagens befraktnings- kapitel

DOSS

Slutbetänkande av Sjölagskommittén
Stockholm 1972

Statens offentliga utredningar 1972

Kronologisk förteckning

1. Ämbetsansvaret II. Ju.
 2. Svensk möbelindustri. I.
 3. Personal för tyg- och intendenturförvaltning. Fö.
 4. Säkerhets- och försvarspolitiken. Fö.
 5. CKR. (Centrala körkortsregistret) K.
 6. Reklam I. Beskattning av reklamen. U.
 7. Reklam II. Beskrivning och analys. U.
 8. Reklam III. Ställningstaganden och förslag. U.
(Utkommer senare).
 9. Reklam IV. Reklamens bestämningsfaktorer. U.
(Utkommer senare).
 10. Godsbefordran till sjöss. Ju.
 11. Förenkiad löntagarbeskattning. Fi.
 12. Skadestånd IV. Ju.
 13. Kommersiell service i glesbygder. In.
 14. Revision av vattenlagen. Del 2. Ju.
 15. Ny regeringsform • Ny riksdagsordning. Ju.
 16. Ny regeringsform • Ny riksdagsordning. (Följdförfattningar) Ju.
 17. Nomineringsförfarande vid riksdagsval • Riksdagen i pressen. Ju.
 18. Norge och den norska exilregeringen under andra världskriget. Ju.
 19. Uppsökande verksamhet för cirkelstudier inom vuxenutbildningen. U.
 20. Läs- och bokvanor i fem svenska samhällen. Litteraturutredningens läsvanestudier. U.
 21. Svärvarfartslag. K.
 22. Domstolsväsendet IV. Skiljedomstol. Ju.
 23. Högre utbildning – regional rekrytering och samhälls-ekonomiska kalkyler. U.
 24. Vägfraktavtalet II. Ju.
 25. Naturgas i Sverige. I.
 26. Förskolan 1. S.
 27. Förskolan 2. S.
 28. Konsumentköplag. Ju.
 29. Konsumentupplysning om försäkringar. H.
 30. Bostadsanpassningsbidrag. In.
 31. Lag om hälso- och miljöfarliga varor. Jo.
 32. Kommunalt samlingsstyre eller majoritetsstyre? C.
 33. Förhandlingsrätt för pensionärer. In.
 34. Familjestöd. S.
 35. Skogsbrukets frö- och plantförsörjning. Jo.
 36. Samhälle och trossamfund. Slutbetänkande. U.
 37. Samhälle och trossamfund. Bilaga 1 – 19. U.
 38. Samhälle och trossamfund. Bilaga 20. Andra trossamfunds ekonomi. U.
 39. Abortfrågan. Remissyttranden. Ju.
 40. Konkurrens i bostadsbyggandet. In.
 41. Familj och äktenskap I. Ju.
 42. Vägtrafikbeskattningen. Fi.
 43. Utnyttjande och skydd av havet. I.
 44. Reformerad skatteutjämning. Fi.
 45. Kulturminnesvård. U.
 46. Landskapsvård genom täktsamverkan. Ju.
 47. Data och integritet. Ju.
 48. Riksdagen och försvarsplaneringen. Fö.
 49. Tryckfriheten och reklamen. Ju.
 50. Skyddsrum. Fö.
 51. Sjölagens befraktningskapitel. Ju.
-



Statens offentliga utredningar
1972:51
Justitiedepartementet

Sjölagens befraktnings- kapitel

Slutbetänkande av Sjölagskommittén
Stockholm 1972

Stensons offentliga utredningar
nr 197:2
Litteraturredaktionen



Sjölagens betraktning- kapitel

Slutbeständande av Sjölagens utredningar
Stockholm 1972

Till Statsrådet och chefen för justitiedepartementet

Sjölagskommittén har avgivit sex delbetänkanden. De tre första, SOU 1961:33, 1963:20 och 1965:18, har föranlett lagstiftning – SFS 1964:85, 1964:728 och 1967:48 – vilken trätt i kraft. Dessa lagändringar har främst rört sjölagens 4 kap., Om fartygs befälhavare, 7 kap., Om haveri, 8 kap., Om skada genom fartygs sammanstötning, 9 kap., Om bärgning, 10 kap., Om begränsning av redares ansvarighet, 12 kap., Om dagböcker, sjöförklaring och besiktning samt 13 kap., Ansvarsbestämmelser. 1967 års sjölagändringar avsåg också sjölagens 14 kap., Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål, varjämte i ett nytt 15 kap. upptogs vissa Särskilda bestämmelser. I 14 kap. infördes härefter – på grundval av ett av sjölagskommittén avgivet förslag (Stencil Ju 1969:18) – genom lag 1970:919 nya regler om laga domstol och forum i allmänna sjörättsmål.

Kommitténs fjärde delbetänkande, SOU 1970:74, innefattar förslag till nya regler om fartygs nationalitet, registrering av fartyg och fartyg under byggnad, fartygs tillbehör och skick, sjöpanträtt, inteckning i fartyg och fartyg under byggnad samt partrederi m. m. På grundval av detta betänkande har inom justitiedepartementet beretts och den 26 april 1972 till lagrådet remitterats förslag till lag om ändring i sjölagen m. m., enligt vilket sjölagens 1–3 och 11 kap. får helt ny lydelse.

I fråga om de sjörättsliga bestämmelserna om befordran av gods och passagerare, med

andra ord sjölagens 5 kap. och den fristående lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement, påbörjades arbetet med en revision av dessa bestämmelser tidigt av de nordiska sjölagskommittéerna men fick anstå i väntan på resultatet av internationellt konventionsarbete. Sjlöagskommittén hade ursprungligen avsett att i ett och samma betänkande behandla allt som rörde revision av den sjörättsliga befraktningsrätten men vid departementsöverläggningar våren 1971 i Stockholm mellan representanter för Sverige samt Danmark, Finland och Norge bestämdes att – såvitt angår frågan om befordran av gods – sjölagskommittéerna först skulle avlämna förslag som hade samband med konossementskonventionen och att sådana revisionsfrågor rörande sjölagens 5 kap. som inte har samband med konventionen skulle anstå tills vidare.

Sjlöagskommittén har härefter avlämnat ytterligare två delbetänkanden, dels ett dagtecknat i november 1971, SOU 1971:90, angående befordran av passagerare och resgods till sjöss, vilket innefattar förslag om att bestämmelser i dessa ämnen upptas i sjölagens 6 kap., dels ett dagtecknat i december 1971, SOU 1972:10, med förslag till sådana lagändringar i sjölagens 5 kap. som påkallas av 1968 års tilläggsprotokoll till konossementskonventionen. Remissbehandlingen av de femte och sjätte delbetänkandena har nyligen avslutats.

Vad beträffar övriga delar av sjölagens 5 kap. har de danska, finska och norska sjölagskommittéerna ej varit beredda att nu återuppta revisionsarbetet. Med hänsyn till att sjölagskommitténs arbete ansetts böra avslutas inom den närmaste tiden och det vid sådant förhållande synts angeläget att kommittén framlägger resultatet av en huvudsakligen redaktionell översyn av de återstående partierna av sjölagens 5 kap., överlämnar kommittén härmed slutbetänkande med förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) jämte förklarande anmärkningar därtill.

Sjölagskommittén anser sig böra framhålla att de övriga nordiska sjölagskommittéerna uttalat önskemål om fortsatt nordiskt lagsamarbete beträffande sjölagstiftningen. Sjölagskommittén vill starkt understryka det praktiska behovet och värdet av ett fortsatt sådant lagsamarbete. Enligt kommitténs mening bör därför anstå med genomförande av lagändringar på grundval av det nu föreliggande förslaget i avvaktan på gemensamma nordiska överläggningar i ämnet.

Stockholm den 17 maj 1972

Erik Hagbergh

Hjalmar Bååw

Nils Grenander

P.E. Hedborg

G. Lindencrona

Kaj Pineus

Kurt Grönfors

Lennart Hagberg

Christer Rune

Lorenz Zetterman

/Rolf Liljeqvist

Innehåll

Lagförslag

Förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)	7
--	---

1 <i>Inledning</i>	25
1.1 1936 års sjörättsliga befraktningslagstiftning	25
1.2 Sjölagskommittéernas arbete på revision av 5 kap. SjöL	26
1.3 Några anmärkningar till sjölagskommitténs två senaste delbetänkanden	28

2 <i>Anmärkningar till lagförslaget</i>	30
2.1 Några terminologiska och andra allmänna spørsmål	30
2.2 Befraktningskapitlets inledande bestämmelser (71–75 §§)	31
2.3 Bestämmelser om resebefraktning (76–136 §§)	32
2.4 Bestämmelser om tidsbefraktning (137–150 §§)	36
2.5 Bestämmelser om konossement (151–166 §§)	37
3 <i>Sammanfattning</i>	39

Bilagor

1 5 kap. SjöL, av sjölagskommittén föreslagen lydelse (i vissa delar enligt SOU 1972:10)	41
2 6 kap. SjöL, av sjölagskommittén föreslagen lydelse i SOU 1971:90	60

<i>Tillägg</i>	67
--------------------------	----

Förkortningar

AfS	Arkiv for Sjørett
NJA II	Nytt Juridiskt Arkiv avd. II
NOU	Norges offentlige utredninger
SFS	Svensk författningssamling
Sjöl	Sjölagen (1891:35 s. 1)
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk Juristtidning
TfR	Tidsskrift for Rettsvitenskap

**Förslag till
Lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)**

Härigenom förordnas att 77–94, 96, 99, 100, 103–117, 124–127, 131–134, 136–150, 155–160 och 163–166 §§ sjölagen (1891:35 s. 1) samt rubrikerna närmast före 126 och 131 §§ skall ha nedan angivna lydelse.¹

**FEMTE KAPITLET
Om befordran av gods²**

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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.

Är *icke* viss lastningsplats avtalad, skall fartyget förläggas till lastningsplats som befraktaren anvisar, *om* hinder ej möter däremot samt fartyget kan ligga flott och säkert och åter *löpa ut* med intagen last.

Har anvisning *icke* givits i tid, skall fartyget förläggas till sedvanlig lastningsplats. Kan det ej ske, *väljer* bortfraktaren plats där lastningen skäligen kan *äga rum*.

78 §

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

Vare sig viss lastningsplats är avtalad eller ej, *kan* befraktaren *fordra att* fartyget *förhållas* från en lastningsplats till annan. *Han skall själv bära kostnaden härför.*

79 §

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

Gäller fraktavtalet styckegods, *kan* befraktaren ej utan stöd i avtal eller sedvänja anvisa lastningsplats eller *fordra att* fartyget *förhållas*.

¹ Senaste lydelse 1936:276, av 101 § 1967:48 och av 150 § 1964:728.

² Kapitlets rubrik lydelse enl. SOU 1972:10.

80 §

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

För överliggetid njute bortfraktaren särskild ersättning.

Bortfraktaren *är* skyldig att låta fartyget *ligga kvar* för lastning viss lastningstid, *som omfattar* liggetid och överliggetid.

För överliggetid *har* bortfraktaren *rätt till* särskild ersättning.

81 §

Liggetiden utgöre:

för fartyg utan egen maskindriven lastningsanordning,

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

för fartyg med egen maskindriven lastningsanordning,

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

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

Tiden räknas i arbetsdagar och arbetstimmar.

Alt. 1

Liggetiden *utgör* två dagar när *fartygets nettodräktighet* icke överstiger 75 registerton, tre dagar när den överstiger 75 men icke 200 ton och fyra dagar när den överstiger 200 men icke 400 ton.

Har fartyget större dräktighet, *utgör* liggetiden den tid som, *då fraktavtalet slöts*, skäligen *kunde* beräknas åtgå för lastningen med hänsyn till fartygets och lastens art och storlek, lastningsanordningarna ombord och i hamnen samt andra sådana omständigheter.

Alt. 2

Liggetiden *utgör* den tid som, *då fraktavtalet slöts*, skäligen *kunde* beräknas åtgå för lastningen med hänsyn till fartygets och lastens art och storlek, lastningsanordningarna ombord och i hamnen samt andra sådana omständigheter.

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

Liggetiden börjar *icke* löpa förrän fartyget är *på* lastningsplatsen, färdigt att intaga last, *och* anmälan *här om gjorts* hos *avlastaren* eller, om *denne ej kan nås*, hos *befraktaren*. *Anmälan får ej göras* före fartygets ankomst till lastningsorten.

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

dag.

dag.

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

83 §

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

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

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

Är ej viss lastningsplats avtalad *gäller det samma*, om hindret utgöres av trafikanhopning eller annan *sådan* omständighet och bortfraktaren *icke* skäligen kunnat taga denna i beräkning *då avtalet slöts*.

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.

I liggetiden inräknas uppehåll *på grund* av fartygets förhalning men icke tid som går förlorad *till följd* av hinder *på* fartygets sida.

Har fartyget förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats av anledning, som bortfraktaren skäligen kunnat taga i beräkning *då avtalet slöts*, medräknas ej tid som går förlorad *till följd* därav.

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.

Överliggetiden *utgör* 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. *Bestämmelserna i 84 § hava motsvarande tillämpning* vid beräkning av överliggetid och ersättning därför.

86 §

Ersättning för överliggetid utgöre för dygn:

för segelfartyg,

Ersättning för överliggetid bestämmes *på grundval* av frakten och med hänsyn *tagen* till den ökning eller minskning av *bortfrakta-*

när nettodräktigheten icke överstiger 100 ton sextio öre för ton, när dräktigheten överstiger 100 men inte 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-tjugofem 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 etthun-drafemtio kronor; samt

för maskindrivet fartyg,

när nettodräktigheten icke överstiger 100 ton åttio öre för ton, när nettodräktigheten 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 etthun-drasjuttiofem 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 konossemen-tet.

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.

Ersättning för överliggetid skall ej utgå, med mindre liggetiden i dess helhet överskri-des.

rens utgifter som uppehållet medför.

Ersättningen *förfaller* till betalning för varje dag.

Om ej ersättningen betalas eller säkerhet ställes därför, *får* bortfraktaren göra anteckning om fordringen på konossementet.

87 §

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

Ersättning för överliggetid skall ej utgå, om icke liggetiden överskrides i dess helhet.

88 §

Angår fraktavtalet styckegods, varde last-ningsstiden och den tid, som skall förflyta

Gäller fraktavtalet styckegods, *skall* last-ningsstiden och den tid, som skall förflyta

Nuvarande lydelse

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.

Föreslagen lydelse

mellan anmälan *enligt 82 §* och lastningstidens början, *bestämmas* efter vad *som kan* anses skäligt med hänsyn till omständigheterna. Bestämmelserna om överliggetid *hava ej* tillämpning.

Vid linjefart *fordras ej* anmälan.

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.

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

Har fartyget förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats av anledning, som bortfraktaren skäligen kunnat taga i beräkning *då avtalet slöts, är* bortfraktaren *likväl skyldig* att mottaga godset på sedvanlig lastningsplats.

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, stuvats och lossas.

Befraktaren skall avlämna och bortfraktaren *lasta* godset med tillbörlig skyndsamhet.

Godset skall avlämnas i sådan ordning och på sådant sätt, att det *bekvämt* kan tagas ombord, stuvats och lossas.

91 §

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

Godset får icke lastas på däck utan stöd i avtal eller sedvänja.

92 §

Gods av lättantändlig, explosiv eller eljest farlig beskaffenhet skall vid avlämnandet, om möjligt, vara märkt såsom farligt; och giva 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 vederligt.

Lättantändligt, explosivt eller annat farligt gods skall om möjligt vara märkt såsom farligt *när det avlämnas*. Avlastaren *skall lämna* de upplysningar som *fordras för att förebygga* skada.

Känner avlastaren *till, att* gods eljest är *sådant* att dess *befordran* kan medföra *fara eller väsentlig olägenhet* för människor, fartyg eller last, skall *han också lämna* upplysning därom.

93 §

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

Penningar, värdepapper och dyrbarheter skola såsom sådana angivas.

Avlämnas gods som fordrar särskild vård, skall *detta* uppgivas och om möjligt utmärkas *på* godset.

Penningar, värdepapper och dyrbarheter skola *uppgivas* såsom sådana.

94 §

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

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

96 §

Fördröjes fartygets avgång utöver lastningstiden, enär avlastaren underlåtit att i tid tillhandahålla bortfraktaren alla nödiga, lasten rörande handlingar eller giva order om bestämelseort 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.

Uppehålles fartyget utöver lastningstiden, *emedan* avlastaren underlåtit att i tid tillhandahålla bortfraktaren *erforderliga* handlingar rörande lasten eller *att* giva order om bestämelseort eller annan anvisning *för* resan, *har* bortfraktaren *rätt till* ersättning såsom för överliggetid.

För skada, som ej täckes av sådan ersättning, *har* bortfraktaren *rätt till* gottgörelse, *om det icke visas* att underlåtenheten *ej* beror av fel eller försummelse av avlastaren eller någon för vilken han svarar.

99 §

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

Uppehålles fartyget under resan, *emedan* order om bestämelseort eller annan anvisning *för* resan icke givits i tid, *hava bestämelse* i 96 § motsvarande tillämpning.

100 §

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

Bortfraktaren skall vidkännas *hamnavgifter*, kanal- och *andra vattenvägsavgifter*, lotsavgifter, bogseringsutgifter och *liknande* kostnader, som äro förbundna med resan.

103 §

Innan bortfraktaren ingår förbindelse eller eljest vidtager särskild åtgärd för lastens be-

Innan bortfraktaren vidtager särskild åtgärd för lastens behov, bör han *om möjligt*

Nuvarande lydelse

hov, 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 viddagen åtgärd bör lastägaren underrättas.

Föreslagen lydelse

inhämta föreskrift därom. *Utan* föreskrift *bör han icke sälja av godset, innan* utlåtande *inhämtats* av besiktningsmän eller andra sakkunniga. *Försäljning* skall äga rum *genom* offentlig auktion eller, *om* det ej lämpligen kan ske, på annat betryggande sätt.

104 §

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

För de förbindelser bortfraktaren ingår och *de utlägg* han *gör* för lastens behov *svarar* ägaren *endast* med lasten.

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 förhålat.

I fråga om lossningsplats *hava bestämmelserna i 77–79 §§ motsvarande tillämpning. Därvid skall bestämmelse, som avser befraktare, i stället gälla* lastemottagare.

Finnas flera mottagare av gods som befordras enligt samma fraktavtal, *få de endast* gemensamt anvisa lossningsplats eller *fordra att* fartyget *förhålas*.

106 §

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

I fråga om lossningstid *hava bestämmelserna i 80–88 §§ motsvarande tillämpning. Därvid skall bestämmelse, som avser avlastare, i stället gälla* 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.

Kan fartyget icke förläggas till sedvanlig lossningsplats av anledning, som bortfraktaren skäligen kunnat taga i beräkning *då avtalet slöts, är* bortfraktaren *likväl skyldig* att avlämna godset på sedvanlig lossningsplats.

108 §

Godset skall avlämnas och mottagas med tillbörlig skyndsamhet. Det skall avlämnas i

Godset skall avlämnas och mottagas med tillbörlig skyndsamhet. Det skall avlämnas i

sådan ordning och på sådant sätt, att det kan bekvämligen mottagas.

sådan ordning och på sådant sätt att det *bekvämt* kan 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 gälla därvid om lastemottagare vad i nämnda lagrum sägs om avlastare.

Uppehålles fartyget för lossningen utöver lossningstiden och beror det ej av hinder *på* fartygets sida, *hava bestämmelserna i 96 §* motsvarande tillämpning. *Därvid skall bestämmelse, som avser avlastare, i stället gälla* lastemottagare.

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 en av flera mottagare av gods, som befordras enligt samma fraktavtal, för överliggetid eller ytterligare uppehåll *betalt* ersättning som beloper *på* annan, *har* han rätt att söka det åter av denne.

111 §

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

Den som är behörig att mottaga godset *har rätt att* besiktiga *det* före *mottagandet*.

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.

Genom att taga emot godset *blir lastemottagaren skyldig att betala frakt och annat som bortfraktaren har att fordra* av befraktaren enligt konossement eller annan handling enligt vilken godset befordras.

113 §

Bortfraktaren vare ej pliktig att utlämna godset, innan lastemottagaren guldit de i 112 § omförmälda fordringar ävensom ersättning för överliggetid och annat uppehåll vid lossningen, så ock haveribidrag samt annan fordran, för vilken godset må häfta, eller ock i allmänt förvar eller hos enskild man, som av bortfraktaren godkännes, nedsatt fordringsbeloppet att av bortfraktaren lyftas efter godsets avlämnande.

För ännu icke fastställda haveribidrag må gods ej kvarhållas, om lastemottagaren för

Bortfraktaren *är icke skyldig att lämna ut* godset innan lastemottagaren *betalt* de fordringar *som avses i 112 §*, ersättning för överliggetid och annat uppehåll vid lossningen *samt* haveribidrag *eller* annan fordran, för vilken godset *häftar*, eller *också* nedsatt fordringsbeloppet i allmänt förvar eller hos *tredje man* som bortfraktaren *godkänner*, med rätt för bortfraktaren att lyfta medlen sedan godset *avlämnats*.

För haveribidrag, *som ännu ej fastställts*, får gods *icke* kvarhållas, om lastemottagaren

Nuvarande lydelse

dem ställer säkerhet.

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

Föreslagen lydelse

ställer säkerhet.

Utmätet inlastat gods, *får* det *icke* lossas under andra villkor än befraktaren *haft rätt att utfå godset*.¹

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 uppläggningen skall mottagaren underrättas.

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

Underlåter lastemottagaren att fullgöra *villkoren* för godsets *utlämning*, eller uppehåller han eljest fartyget för lossningen så att denna *icke hinna slutföras* före lossningstidens utgång, *har* bortfraktaren *rätt att* lossa godset och *lägga upp det i säkert förvar* för lastemottagarens räkning. *Denne* skall underrättas om uppläggningen.

Vägrar lastemottagaren att *taga emot* godset eller *kan han* icke *nås*, *skall* bortfraktaren *om möjligt* genast underrätta avlastaren. Har icke någon som är behörig *att mottaga godset* anmält sig så tidigt att lossningen *hinna slutföras* i rätt tid, *får* bortfraktaren lossa och *lägga upp* godset såsom *föreskrives i första stycket*. Bortfraktaren *skall underrätta* avlastare och befraktare *om uppläggningen*.

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 avhämtats inom skälig tid, skall avlastaren underrättas om uppläggningen.

Vid linjefart *får* godset lossas och *läggas upp i säkert förvar* för lastemottagarens räkning, *om det* icke mottages när det är i tur att lossas.

Hämtas godset ej inom skälig tid, skall avlastaren underrättas om uppläggningen.

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.

Av upplagt gods *får* bortfraktaren genom offentlig auktion eller, *om* det ej lämpligen kan ske, på annat betryggande sätt *sälja* så mycket att, utom kostnader, de fordringar *täckas som avses* i 113 §.

¹ Jfr lagrådsremiss den 26 april 1972 ang. ändringar i sjölagen.

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 förfo- gande, 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 godset vid försäljning icke förslår till att täcka sådana fordringar mot befraktaren som mottagaren bort *betala, skall* befraktaren svara för bristen.

Utlämnas godset till *mottagaren, får* fordringen ej göras gällande mot befraktaren, *om* det *icke* visas att *full betalning* ej kunnat utgå *ur* godset eller att befraktaren skulle göra vinst till bortfraktarens skada om fordringen upphörde.

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.

Har överenskommelse icke träffats om fraktens storlek, skall den frakt *utgå* som var gångbar vid tiden för inlastningen.

Har gods inlastats *i större mängd* än som var avtalat, *skall* frakt *utgå* efter *samma* grund som för *den avtalade mängden*.

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 återbetalas, där enligt vad i första stycket sägs frakt ej skall utgå.

För gods, som ej är i behåll vid resans slut, *utgår* frakt *endast om* godset gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller annat vållande *på* avlastarens sida eller *om* bortfraktaren *sålt* godset för ägarens räkning eller *det* lossats, oskadliggjorts eller förstörts enligt 119 §.

Frakt som *betalts* i förskott skall *återbetalas, om* frakt ej skall utgå enligt första stycket.

Om dröjsmål och hinder å bortfraktarens sida

Om dröjsmål och hinder på 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

Ankommer fartyget för sent till lastningshamnen eller inträffar eljest dröjsmål *på* bortfraktarens sida, *får* befraktaren häva *fraktavtalet, om* bortfraktaren *när detta slöts* insett eller bort inse att ändamålet med befordringen skulle väsentligen förfelas på

förfelas på grund av sådant dröjsmål. Beror dröjsmålet av fel eller försummelse av bortfraktaren själv, må avtalet hävas, så snart ej dröjsmålet är av allenast ringa betydelse.

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

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

grund av sådant dröjsmål. Beror dröjsmålet av fel eller försummelse av bortfraktaren själv, *får* avtalet hävas *om* dröjsmålet ej är av *endast* ringa betydelse.

Skall fartyget enligt fraktavtalet vara färdigt att *mottaga* last inom viss tid, *ger* varje dröjsmål *därmed* rätt att häva *avtalet*.

Underrättas befaktaren *om* att fartyget *icke kan väntas* till lastningshamnen i rätt tid och vill *han* häva avtalet, *skall han meddela* bortfraktaren det utan oskäligt uppehåll. *Sker det ej, har han förlorat sin hävningsrätt.*

127 §

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

Sedan lastning skett, *får* befaktaren *icke* häva *fraktavtalet*, *om* lossning av godset *skulle medföra* skada *för* annan befaktare.

Om befaktarens tillbakaträdande och om hinder å hans sida

Om befaktarens tillbakaträdande och om hinder på hans sida

131 §

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

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

Är vid lastningstidens utgång icke något

Frånträder befaktaren *fraktavtalet* innan lastningen börjat, *har* bortfraktaren rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Befaktaren *är* dock fri från ersättnings-skyldighet, *om* möjligheten att avlämna, fortskaffa eller *till* bestämmelseorten införa godset *får* anses utesluten *på grund* av omständighet som befaktaren ej bort *taga* i beräkning *när avtalet slöts*, såsom utförsel-förbud, införsel-förbud eller annan åtgärd av myndighet, undergång av allt gods av det slag avtalet avser eller därmed jämförlig händelse, eller *om* det bestämda gods avtalet avser gått under genom olyckshändelse. Skulle godsets befordran medföra väsentlig olägenhet för bortfraktaren, *kan också* han frånträda avtalet utan ersättningsskyldighet. Den som vill åberopa omständighet som nu *nämnts skall meddela det* utan oskäligt uppehåll.

Är icke något gods avlämnat vid lastnings-

gods avlämnat, anses befraktaren hava frånträtt avtalet.

tidens utgång, anses befraktaren hava frånträtt avtalet.

132 §

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

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

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

Avlämnar befraktaren *ej allt* det gods avtalet *gäller*, anses han hava frånträtt *fraktavtalet* beträffande det som ej avlämnats. *Bestämmelserna* i 131 § om bortfraktarens rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada *hava* motsvarande tillämpning.

Vare sig bortfraktaren har rätt till ersättning eller ej, *kan han* häva avtalet i dess helhet, *om icke* på anmaning *betalas* ersättning eller ställes säkerhet före lastningstidens utgång.

Häves avtalet, *har* bortfraktaren *rätt till* ersättning för fraktförlust och annan skada, *om* ej sådan omständighet som *avses* i 131 § föreligger beträffande det felande godset.

133 §

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

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

Efter lastningen får fraktavtalet icke frånträdas i lastningshamnen eller under resan, såvitt lossning av godset skulle *medföra* väsentlig olägenhet för bortfraktaren eller skada *för* annan befraktare. *Om* bortfraktarens rätt *till* ersättning för skada och *om hans rätt* att häva *avtalet* i dess helhet *gälla bestämmelserna* i 131 och 132 §§.

Uttages gods i *mellanhamn*, *har* bortfraktaren *alltid rätt till* avståndsfrakt *enligt* 129 §.

134 §

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

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

Då ersättning för fraktförlust och annan skada *bestämmas* skall hänsyn tagas *till om* bortfraktaren utan skälig anledning underlåtit att medtaga annat gods.

Även om bortfraktaren *icke har rätt till* ersättning för skada, skall gottgörelse utgå för överliggetid och ytterligare uppehåll som ägt rum innan *avtalet* frånträdades.

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.

Om fartyget efter lastningen uppehålls i lastningshamnen eller i mellanhamn av fara som avses i 135 §, skall kostnaden för uppehållet fördelas på fartyg, frakt och last enligt bestämmelserna om gemensamt haveri. Häves avtalet, skall dock sådan fördelning ej äga rum i fråga om kostnad som uppstår därefter.

137 §

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

Vid tidsbefraktning åligger det bortfraktaren att under den tid fartyget skall stå till befракtarens förfogande utföra de resor som befракtarens avtalsenligt kräver.

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.

Bortfraktaren skall sörja för att fartyget är så bemannat, provianterat och utrustat samt i övrigt i sådant skick som kräves för vanlig fraktfart. Han är dock icke skyldig att sörja för att fartyget förses med maskinförnödenheter.

139 §

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

Befракtarens skall ombesörja lastning, stuvning och lossning. Han har icke rätt att fordra annan medverkan därtill av befälhavare eller besättning än som är sedvanlig vid resebefraktni ng i den fart som är i fråga. Ersättning för övertidsarbete eller annan särskild utgift för sådan medverkan skall befракtarens bära.

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 befракtarens hålla bortfraktaren skadeslös.

Måste bortfraktaren ersätta lastägaren för sådan förlust av eller skada på godset som uppkommit vid lastning, stuvning eller lossning och som icke beror av befälhavarens eller besättningens medverkan enligt första stycket, skall befракtarens hålla bortfraktaren skadeslös.

140 §

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

Befraktaren *skall* bära *sådana* utgifter för resornas utförande, *för vilka* bortfraktaren icke svarar enligt *bestämmelserna i det föregående*.

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.

När konossement *utfärdas*, är bortfraktaren *skyldig* att *däri* intaga de villkor för godsets befordran som äro sedvanliga i den fart *som* är i fråga. 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.

Bortfraktaren *är icke skyldig* att utföra resa, *som* skulle *utsätta* fartyg eller ombordvarande för fara, som *han icke* skäligen kunnat taga i beräkning *då avtalet slöts*. Ej heller *åligger* det honom att medtaga *lättantändligt, explosivt* eller *eljest farligt* gods.

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.

Bortfraktaren *är skyldig* att låta fartyget anträda ny resa, *även om* den avtalade tiden överskrides därigenom, dock endast såvitt överskridandet kan antagas ej gå utöver vad *som* är skäligt.

För tidrymd, varmed den avtalade tiden sålunda överskrides, skall tidsfrakt *utgå* efter *samma* 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.

Tidsfrakt skall betalas i förskott för en månad i sänder.

Tidsfrakt skall icke *utgå* för tid som *åtgår* för *vanligt* underhåll *av fartyget* eller för *reparation* av skada, som ej orsakats genom fel eller försummelse *på befraktarens sida*, eller *som* 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 avhörde, till bestämelseorten.

Har fartyget förolyckats utan att *tiden* för olyckan kan *utrönas*, skall tidsfrakt *utgå* för hälften av den tid som kan *beräknas vanligen* åtgå för resa till bestämelseorten från det ställe där fartyget sist avhörde.

146 §

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

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

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

Ställes fartyget för sent till befракtarens förfogande eller inträffar eljest dröjsmål *på* bortfraktarens sida, *får* befракteren häva *fraktavtalet*, *om* bortfraktaren *när detta slöts* insett eller bort inse att ändamålet med *avtalet* skulle väsentligen förfelas *genom* sådant dröjsmål. Beror dröjsmålet av fel eller försummelse av bortfraktaren själv, *får* avtalet hävas *om* dröjsmålet ej är av *endast* ringa betydelse.

Skall fartyget enligt *avtalet* ställas till förfogande inom viss tid, *giver* varje dröjsmål *därmed* rätt att häva *avtalet*.

Underrättas befракteren *om att dröjsmål kan beräknas uppstå* och vill *han* häva avtalet, *skall han meddela* bortfraktaren det utan oskäligt uppehåll. *Sker det ej, har han* förlorat sin hävningsrätt.

147 §

Uppkommer skada genom dröjsmål å bortfraktarens sida eller enär fartyget går förlorat eller förklaras icke vara iständsättligt, 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.

Uppstår skada genom dröjsmål *på* bortfraktarens sida eller *till följd av att* fartyget *gått* förlorat eller *förklarats* icke vara iständsättligt *efter skada*, är bortfraktaren ansvarig därför om han eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse. *Det åligger bortfraktaren att, till sitt fredande från ansvarighet, visa att fel eller försummelse icke föreligger.*

148 §

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

Betalas tidsfrakt *ej* i rätt tid, *har* bortfraktaren *rätt att* häva *avtalet* 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.

Skadas fartyget till följd av fel eller försummelse av befraktaren eller någon för vilken han svarar, *har* bortfraktaren *rätt till* ersättning av befraktaren.

150 §

Fraktbidrag till gemensamt haveri skall gäldas av tidsbefraktaren ensam.

Har fartyget utfört bärkning, skall sådan ersättning för löner och kost, som avses i 229 § 1 mom. första stycket 2, tillfalla befraktaren. Den andel i bärgarlönen, som enligt andra stycket av samma moment tillkommer redaren, skall fördelas lika mellan bortfraktaren och befraktaren.

Fraktbidrag till gemensamt haveri *betalas* av tidsbefraktaren ensam.

Har bärkning *utförts med* fartyget, skall sådan ersättning för löner och kost som avses i 229 § 1 mom. första stycket 2 tillfalla befraktaren. Den andel i bärgarlönen som enligt andra stycket av samma moment tillkommer redaren, skall fördelas lika mellan bortfraktaren och befraktaren.

155 §

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

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

156 §

Den, som företer konossement och genom innehållet av dess text eller, vid orderkonossement, genom sammanhängande och till honom fortgående följd av överlåtelse (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.

Den *är* behörig att fordra godsets *utlämning* som företer konossement och framträder såsom rätt innehavare *därunder* genom innehållet av dess text eller, *i fråga om* orderkonossement, genom sammanhängande och till honom fortgående följd av överlåtelse (indossament) eller överlåtelse in blanco.

I bestämmelseorten *är* den som innehar ett av *flera konossementsexemplar* berättigad att utfå godset. *I annan ort kan* han ej utfå godset *utan att* övriga exemplar av *konossementet* återlämnas eller 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.

Om flera innehavare av konossement begära att få ut godset, får bortfraktaren icke lämna ut det till någon av dem. Han skall i stället lägga upp godset i säkert förvar för rätt mottagares räkning och ofördröjligen därom underrätta dem som fordrat utlämning.

158 §

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

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

Mottagaren har icke rätt att få ut godset utan att konossementet nedsattes i taka händer och han meddelar bevis om godsets avlämnande efter hand som lossningen fortgår.

Sedan allt gods lämnats ut, skall konossementet återställas till bortfraktaren försett med kvitto.

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.

Har ansökan gjorts om dödande av konossement enligt lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling och offentlig stämning utfärdats, är sökanden berättigad att fordra godsets utlämning, om säkerhet ställes för anspråk som kan göras gällande mot bortfraktaren på grund av det förkomna konossementet.

160 §

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

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

Villkoren för godsets befordran och utlämning bestämmas av konossementet såvitt angår förhållandet till mottagaren. Mot honom kan fraktavtalets innehåll i dessa delar ej åberopas, om konossementet icke hänvisar därtill.

Betalning för överliggetid eller annat uppehåll vid lastningen får icke krävas av mottagaren, om ej anteckning om kravet gjorts på konossementet. Är gemensam tid bestämd för lastning och lossning, får icke mot lastemottagaren åberopas att längre tid använts för lastningen än som angives i 87 §,

mindre anteckning om den använda tiden gjorts på konossementet.

om den använda tiden *ej* anmärkts på konossementet.

163 §

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

Finnes godset icke motsvara vad konossementet innehåller därom, *är* bortfraktaren *skyldig* att på mottagarens begäran meddela, huruvida avlastaren *förbundit sig* att hålla bortfraktaren skadeslös för oriktig eller ofullständig uppgift (indemnitetförklaring) *samt att* giva mottagaren del av sådan förklaring.

164 §

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

Om innehavare av konossement överlåter konossementsexemplar till skilda personer, har den som först mottog sitt exemplar bättre rätt, om han därvid var i god tro. Har godset i bestämmelseorten lämnats ut till innehavare av annat konossementsexemplar, är denne likväl icke skyldig att lämna från sig vad han mottagit i god tro.

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.

Den som, genom sådant förvärv som avses i 156 §, fått konossement i sin hand är icke skyldig att lämna det från sig till den för vilken det förkommit, om han var i god tro vid sitt förvärv.

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.

Säljares rätt enligt 39–41 §§ lagen (1905: 38 s. 1) om köp och byte av lös egendom att, på grund av köparens obestånd eller underlåtenhet att fullgöra *sina* åligganden till följd av köpet, hindra att godset *utgives* eller i visst fall kräva det åter av köparens borgenärer, skall *gälla även om* konossement på godset *överlämnats* till köparen.

Säljaren har dock icke sådan rätt mot den som, genom överlåtelse från köparen, fått löpande konossement i sin hand, om han var i god tro vid förvärvet.

1 Inledning

1.1 1936 års sjörättsliga befraktningslagstiftning

Ej långt efter tillkomsten i början av 1890-talet av de svenska, danska och norska sjölagarna framkom yrkanden om revision av lagbestämmelserna om bortfraktarens ansvarighet för det transporterade godset. Man pekade särskilt på behovet av att genom lagregler inskränka möjligheten att genom klausuler i konossement åsidosätta de legala ansvarsbestämmelserna. I denna del utfördes ett omfattande internationellt sjörättsligt arbete, vars resultat blev 1924 års internationella konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement (de s. k. Haagreglerna).

Jämsides med arbetet på det internationella planet pågick inom Sverige samt Danmark, Finland och Norge gemensamt arbete för en mera allmän revision av sjölagarnas centrala del, befraktningsrätten. År 1929 verkställdes i tidigare upprättade lagutkast angående befraktning de ändringar och tillägg som skulle möjliggöra de nordiska ländernas anslutning till konossementskonventionen.¹ Lagstiftningsarbetet återupptogs sedermera under år 1933. Resultatet härav blev en fullständig revision av sjölagarnas befraktningskapitel, i Sverige genom lag den 5 juni 1936 (nr 276), i Danmark genom lag den 7 maj 1937, i Finland genom lag den 9 september 1939 — vilken innefattade en fullständigt ny finsk sjölag — och i Norge

genom lag den 4 februari 1938. Samtidigt utfärdades i de fyra länderna särskilda lagar i anledning av tillträdet till konossementskonventionen.²

Den nämnda lagstiftningen innebär att de nordiska ländernas sjörättsliga befraktningsregler är praktiskt taget helt överensstämmande. Det gäller såväl godsbefraktningen som befordringen av passagerare och resgods. Lagbestämmelserna i sjölagarna återfinns även under samma paragrafnummer (71 o. följ. §§).

Eftersom sjölagskommittén tidigare avlämnat delbetänkanden (jfr nedan under 1.3) dels om befordran av passagerare och resgods, SOU 1971:90, dels om befordran av gods i vad rör lagbestämmelser i anslutning till 1924 års konossementskonvention och ett tilläggsprotokoll till konventionen av år 1968, SOU 1972:10, avser det förevarande förslaget de partier av 5 kap. SjöL som inte omfattas av dessa delbetänkanden.

Genom 1936 års befraktningslagstiftning skedde en fullständigare rättslig reglering av det sjörättsliga fraktavtalet än tidigare. Ett flertal äldre lagbestämmelser ersattes av nya, betingade av den utveckling som sjöfarten

¹ SOU 1930:11.

² Se NJA II 1936 s. 269 och s. 573 samt SOU 1936:17. Jfr SvJT 1939 s. 739 och Afzelius, Sjölagen jämte viktigare författningar rörande sjöfarten, 16 uppl. (av E. Hagbergh, 1969) s. 9 f och s. 70 f.

undergått i tiden efter sjölagens tillkomst. Vid lagrevisionen söktes anknytning till engelsk uppfattning på ifrågavarande område, vilket var så mycket mera naturligt som konossementskonventionen i stor utsträckning vilar på anglosaxiska rättsgrundsatser.

Vid sidan av en detaljerad reglering av resebefraktningen upptogs genom 1936 års sjölagstiftning i SjöL ett antal bestämmelser angående tidsbefraktning (137–150 §§). Resebefraktningen går enligt sitt typiska innehåll ut på att bortfraktaren för befraktarens räkning skall befordra gods (eller passagerare), därvid betalning av vederlaget i regel är beroende av att arbetsresultat uppnås. Tidsbefraktningen avser åter att tidsbortfraktaren under den tid, då fartyget skall stå till befraktarens förfogande, skall utföra de resor tidsbefraktaren påkallar i överensstämmelse med tidsbefraktningensavtalet, och att tidsfrakt skall utgå för den tid fartyget varit i tidsbefraktarens tjänst.

I SjöL ges under avdelningen om resebefraktning vissa särregler för det fall att fraktavtalet avser styckegods (79 och 88 §§, jfr 105 och 106 §§). Befordran av styckegods sker som bekant ofta med fartyg som gör regelbundna resor mellan vissa orter efter en på förhand bestämd plan (linjefart). För linjefart innehåller SjöL också några särregler (88, 106 och 115 §§).

Beträffande bestämmelserna om ersättning till bortfraktaren för s. k. överliggetid (86 §) avviker den svenska liksom den finska sjölagen från de danska och norska sjölagarna såtillvida att de förra fastställer vissa fixa belopp för dygn för ersättningen, olika för segelfartyg, för segelfartyg med hjälpmaskin (s. k. motorseglare) och för maskindrivna fartyg, dock endast för fartyg med en nettodräktighet som ej överstiger 400 registerton. För det större tonnaget gäller att överliggetidsersättningen skall bestämmas med hänsyn till frakten och till den ökning eller minskning av utgifter som orsakas av uppehållet. Den sistnämnde regeln gäller enligt dansk och norsk rätt oavsett fartygets art och storlek.

De lagbestämmelser som avses med

sjölagskommitténs förevarande betänkande är deklaratoriska (jfr SjöL 71 §).

1.2 *Sjölagskommittéernas arbete på revision av 5 kap. SjöL*

I de ursprungliga direktiven för sjölagskommittén uttalas att till privaträttsliga frågor som bör uppmärksammas vid översynen av sjölagstiftningen hör frågan om bortfraktarens ansvar för gods. Det framhålls att i SjöL och den särskilda konossementslagen (1936:277) finns sinsemellan olika regelsystem rörande sådant ansvar och rörande rättsverkan av den i konossementet intagna godsbeskrivningen. Vidare pekas på att frågan om bortfraktarens ansvar för person- och lastbilar som jämte förare och last transporteras med bilfärjor eller andra fartyg ej är tillfredsställande löst i vår lagstiftning.

De angivna frågorna behandlas i sjölagskommitténs senaste två delbetänkanden. Detsamma gäller de uppdrag kommittén fått genom att till dess övervägande överlämnats dels svenska delegationsrapporter angående 1961 års internationella konvention om befordran av passagerare och 1967 års internationella konvention om befordran av passagerares resgods dels ett vid diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel februari 1968 av ett flertal stater undertecknat tilläggsprotokoll till konossementskonventionen (de s. k. Visbyreglerna).

Sjölagskommittén hade ursprungligen avsett att i ett och samma betänkande behandla allt som rörde revision av den sjörättsliga befraktningen. Vid nordisk sjölagskonferens i Stockholm november 1968 förelåg svenska och norska lagutkast som omfattade såväl befordran av gods som befordran av passagerare och resgods. Vid konferens i Helsingfors november 1970 utarbetades slutliga nordiska lagförslag såvitt angår befordran av passagerare och resgods.

På föranledande av justitiedepartementet hölls den 5 maj 1971 i Stockholm överläggningar mellan representanter för de nordiska länderna angående sjölagsarbetets fortsatta bedrivande. Anledningen härtill var

främst att arbete med revision av konventionskonventionen jämte tilläggsprotokollet av år 1968 igångsatts inom Förenta Nationernas kommission för internationell handelsrätt (UNCITRAL) och att det därför ansågs tveksamt om tillräckliga skäl fanns att ratificera protokollet; en helt ny konvention kunde nämligen tänkas föreligga om några år.³

Vid dessa överläggningar uttalades från dansk, finsk och norsk sida att anslutning till konventionens tilläggsprotokoll borde ske, en uppfattning som också delades av den svenska sjölagskommittén. I skrivelse från justitiedepartementet den 7 maj 1971 meddelades att man på svensk sida funnit att önskemålet om bevarande av nordisk enhetlighet på sjörettslagstiftningens område talar för att också Sverige ratificerar tilläggsprotokollet samt att sjölagskommittén därför hade i uppdrag att utarbeta förslag till erforderlig lagstiftning i enlighet med vissa angivna riktlinjer.

Sedan sjölagskommittén fullgjort nyssnämnda uppdrag genom avlämnande av betänkandet SOU 1972:10 — samt genom betänkandet SOU 1971:90 avslutat arbetet på revision av lagbestämmelserna om befordran av passagerare och resgods — har för kommittén, enligt justitiedepartementets under hand givna direktiv, återstått att göra en översyn av återstående partier av 5 kap. SjöL.

Eftersom sjölagskommittén anmodats att inom kort slutföra sitt arbete samt de danska, finska och norska kommittéerna ej varit beredda att nu fortsätta revisionsarbetet, har det avslutande arbetet i sjölagskommittén inte kunnat bedrivas i samråd med de övriga kommittéerna. För att ej föregripa resultatet av ett fortsatt nordiskt lagsamarbete har kommittén i slutbetänkandet begränsat sig till främst en översyn i redaktionellt hänseende av de partier av 5 kap. SjöL varom nu är fråga.

Medan sjölagskommittén utgår från att kommitténs två senaste delbetänkanden tämligen snart leder till lagstiftning, är förhållandet det motsatta beträffande det nu

framlagda lagförslaget. Det har, som nyss nämnts, ej tillkommit efter nordiskt samråd. Man är emellertid i de andra nordiska länderna inställd på att fortsätta det gemensamma arbetet på sjölagstiftningens område. Lagförslaget bör därför enligt kommitténs mening vila till dess det nordiska lagsamarbetet upptagits. Att en viss ojämnhet i utformningen av lagbestämmelserna om godsbefordran kan komma att föreligga under en övergångstid synes vara av underordnad betydelse.⁴ Härtill kommer att lagförslagets bestämmelser är deklaratoriska och ej på långt när av samma vikt som de tvingande lagregler om bortfraktarens ansvarighet för godset m. m., som föreslås i betänkandet SOU 1972:10.

1.3 Några anmärkningar till sjölagskommitténs två senaste delbetänkanden

Betänkandet SOU 1971:90 behandlar, som nämnt, frågan om befordran av passagerare och resgods. Liksom kommittéerna i Danmark, Finland och Norge förordar den svenska kommittén att lagstiftning grundas på de internationella konventionerna av 1961 och 1967, sådana de arbetats samman enligt ett vid konferens i Tokyo år 1969 av Comité Maritime International antaget utkast till gemensamma bestämmelser om befordran av passagerare och resgods. Sjölagskommittén har uttalat att behovet av en på området tvingande reglering enligt kommittén är sådant att lagstiftning ej bör uppskjutas i väntan på en slutligt antagen konvention samt att ändringar som kan komma att ske i Tokyoutkastet torde få beaktas under departementsarbetet eller genom senare lagändring.⁵ De övriga kommittéerna har intagit samma ståndpunkt. Den norska kommittén uttalar bl. a. att ansvarsreglerna nu är i princip deklaratoriska men enligt kommitténs mening bör vara i princip tvingande och framhåller att regeln i 171 § SjöL — som ger bortfraktaren rätt att i inrikes

³ Jfr SOU 1972:10 s. 30.

⁴ Jfr SOU 1972:10 s. 42 (vänsterspalten, första st.).

⁵ SOU 1971:90 s. 66.

och internordisk fart begränsa sin ansvarighet för personskada till 20 000 kronor för varje passagerare – utgör ett uppenbart otillräckligt skydd för passagerare och deras efterlevande.⁶

I fråga om sjölagskommitténs förslag till lagändringar, föranledda av 1968 års tilläggsprotokoll till konossementskonventionen, SOU 1972:10, har kommittén – efter samråd med de danska, finska och norska kommittéerna – funnit sig böra förorda att tilläggsprotokollet snarast ratificeras.⁷ Liknande uttalande finns i det norska betänkandet.⁸

I samband med remiss av sjölagskommitténs betänkanden SOU 1971:90 och 1972:10 har justitiedepartementet i en till remisshandlingarna fogad promemoria (1972-02-21) erinrat om att förslaget till nya regler om befordran av passagerare och resgods bygger på bl. a. det s. k. Tokyoutkastet och att förslaget till nya regler om godsbefordran utarbetats i syfte att Sverige skall kunna tillträda 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års internationella konvention rörande konossement. Beträffande det förra förslaget uttalas i promemorian följande: ”Konventionsutkastet har ännu inte behandlats vid diplomatkonferens. Den mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationens (IMCO) juridiska kommitté beslöt vid sammanträde i januari 1972 att frågan om utarbetande av en ny konvention om befordran av passagerare och resgods skulle behandlas med prioritet och att överläggningar i frågan skulle påbörjas vid juridiska kommitténs möte i juni 1972. Tokyoutkastet kommer därvid att läggas till grund för överläggningarna. En diplomatisk konferens i ämnet har av IMCO preliminärt planerats äga rum under år 1974.”

Beträffande förslaget om godsbefordran heter det i departementspromemorian att konossementskonventionen för närvarande är föremål för revision inom UNCITRAL och att man torde få räkna med att en ny konvention i detta ämne inte föreligger förrän om ca fem år.

I promemorian hemställs, mot bakgrun-

den av det anförda, att remissinstanserna i sina yttranden särskilt uttalar sig i frågan om det är önskvärt, att lagstiftning på grundval av kommitténs förslag genomförs innan resultatet av det i promemorian berörda konventionsarbetet föreligger. Remissyttranden över förslagen har numera avgivits.

Sjölagskommittén saknar självfallet anledning att i förevarande sammanhang gå in på frågan om genomförande och ikraftträdande av lagstiftning på grundval av betänkandena SOU 1971:90 och 1972:10, i annan mån än frågan har samband med det nu aktuella lagförslaget. Och härom hänvisas till vad förut anförts under 1.2. På grund av det lagtekniska sambandet mellan nämnda två betänkanden anser sig emellertid kommittén böra framhålla följande.

Bestämmelserna om befordran av gods och om befordran av passagerare och resgods är i SjöL nu sammanförda i ett och samma kapitel, 5 kap. Kapitlets inledande bestämmelser gäller inte bara för godsbefordringen och i vissa lagrum i avdelningen om passagerarbefordran hänvisas till regler om godsbefordran. Betänkandena SOU 1971:90 och 1972:10 utgår från att vartdera ämnet behandlas fullt självständigt i 5 kap. resp. 6 kap. av SjöL. Detta medför att en lagstiftning om godsbefordran efter det mönster som föreslås i betänkandet SOU 1972:10 inte kan genomföras utan att vissa kompletteringar sker av gällande bestämmelser om befordran av passagerare och resgods, på grund av dessa bestämmelsers utformning. Särskilt kan nämnas att vissa av de regler om godsbefordran, till vilka hänvisas i avdelningen om passagerarbefordran (172 och 173 §§), ej utan vidare kan utbytas mot motsvarande bestämmelser i förslaget enligt SOU 1972:10.

⁶ Se Innstilling IX, dagtecknad december 1971, s. 7 och 10.

Det kan nämnas att vid riksdagsbehandlingen i Sverige år 1936 ett flertal reservanter i första lagutskottet (utl. nr 34 s. 80 f, NJA II 1936 s. 555 f) förordade att begränsningsregeln i 171 § tredje stycket SjöL skulle utgå. Jfr prot. FK nr 28 s. 77 ff och AK nr 28 s. 18 ff.

⁷ SOU 1972:10 s. 37 f.

⁸ Se Innstilling X, NOU 1972:11, s. 7 f.

Med det sagda har sjölagskommittén velat antyda att om på grund av pågående konventionsarbete eller av annan anledning lagstiftning om befordran av passagerare och resgods ej anses böra genomföras på grundval av Tokyoutkastet men däremot lagstiftning anses böra komma till stånd på grundval av betänkandet SOU 1972:10, det ändock blir nödvändigt att vidtaga vissa jämkningar i gällande regelsystem beträffande befordran av passagerare och resgods.

För att förevarande betänkande skall ge nödig överblick över den sjörättsliga befraktningsrätten i dess helhet fogas till betänkandet dels såsom *Bilaga 1* den nu föreslagna lagtexten jämte de förslag till regler om godsbefordran som upptas i betänkandet SOU 1972:10, dels såsom *Bilaga 2* de i betänkandet SOU 1971:90 föreslagna bestämmelserna om befordran av passagerare och resgods.

Efter bilagorna upptas i ett *Tillägg* några anteckningar i anledning av prop. 1972 nr 5, Skadeståndslag m. m., samt rättelser till SOU 1971:90 och 1972:10.

2.1 Några terminologiska och andra allmänna frågor

I 5 kap. SjöL användes genomgående beteckningen bortfraktare för att utmärka den av kontrahenterna i ett fraktavtal som har att ombesörja transporten av godset (eller av passagerare). Enligt SOU 1972:10 föreslås (71 §), liksom i SOU 1971:90 (171 §), att i lagen upptas en definition på bortfraktaren.

När i lagtexten förekommer ordet bortfraktare behöver det självfallet ej betyda bortfraktaren personligen. Detta anmärkes stundom uttryckligen t. ex. genom formuleringen "på bortfraktarens sida" (126 § och rubriken före samma paragraf, 130, 146 och 147 §§, jfr 175 § i SOU 1971:90). Andra i lagen förekommande uttryck är "hinder på fartygets sida" (84 och 109 §§), "omständighet som beror av bortfraktaren" (144 §).

Då lagen skall ange den krets av personer (fysiska eller juridiska) för vilka bortfraktaren civilrättsligt står i ansvar brukas uttrycket "bortfraktaren eller någon för vilken han svarar" (118 och 147 §§, 122 a § i SOU 1972:10 samt 189–191 och 193 §§ i SOU 1971:90). Vid tolkningen av detta uttryck har man att falla tillbaka på regeln i 8 § första stycket SjöL (233 § första stycket i det till lagrådet nyligen remitterade sjölagsförslaget) angående vilka anställda eller andra som redaren svarar för; jfr även skadeståndslagen (prop. 1972 nr 5).

När i SjöL talas om bortfraktarens medkontrahent, befraktaren, hindrar detta

givetvis ej att andra personer — t. ex. avlastare — kan ha inträtt i befraktarens rätt.¹ I de norska motiven till befraktningskapitlet uttalas att avlastaren eller lastemottagaren inte nämnes särskilt i lagen om det ej ansetts påkallat med hänsyn till bestämmelsernas innehåll.² I själva verket är det ett vanskligt problem om i vissa lagbestämmelser bör nämnas befraktaren eller avlastaren. När det gäller ansvaret för farligt gods (97 §) lägges det enligt SOU 1972:10, liksom enligt SjöL, på avlastaren (jfr förevarande lagförslag 96 §). I den norska Innstilling X uttalas att det de lege ferenda är ett "meget tvilsomt spørsmål" om ansvaret för farligt gods bör åvila avlastare eller befraktare.³

Lagförslaget 96 § använder, i överensstämmelse med gällande lag, uttrycket "avlastaren eller någon för vilken han svarar". Samma är förhållandet med 97 § enligt SOU 1972:10. Uttrycket "befraktaren eller någon för vilken han svarar" användes i 144 och 149 §§ (jfr 182 § i SOU 1971:90). I 83 § förekommer uttrycket "hinder som beror av avlastaren", i 125 § "på avlastarens sida".

Sjölagskommittén har ej i nu förevarande sammanhang sökt finna någon mera enhetlig terminologi än den SjöL använder i förut angivna hänseenden. Nämnas kan dock att uttrycket "på befraktarens sida" — jfr rubriken före 131 § — föreslagits i SOU

¹ Se NJA II 1936 s. 307.

² Jfr TfR 1938 s. 493.

³ NOU 1972:11 s. 12.

1972:10 i anslutning till en bestämmelse om medvållande till skada (118 § sista stycket), vilket dock föranletts av önskan att ernå överensstämmelse med uttrycket i den nya skadeståndslagen 5 kap. 5 §.⁴ Samma är förhållandet med en motsvarande regel enligt SOU 1971:90 om medvållande på passagerarens sida (192 §).⁵

Befraktningskapitlet i SjöL är uppdelat på fem huvudavdelningar: I. Inledande bestämmelser, II. Om resebefraktning, III. Om tidsbefraktning, IV. Om konossement samt V. Om passagerarbefordran. Den första avdelningen har föreslagits få helt ny lydelse enligt SOU 1972:10. Och den femte huvudavdelningen förutsättes, såsom nämnts tidigare, bli ersatt av regler i 6 kap. angående befordran av passagerare och resgoods. Sjölagskommitténs förevarande lagförslag omfattar alltså de andra, tredje och fjärde huvudavdelningarna av 5 kap.

De frågor som i nyssnämnda delar av 5 kap. förut något diskuterats inom de nordiska kommittéerna har avsett bestämmelser i avdelningen om resebefraktning. Sjölagskommittén skall i det följande i korthet redogöra härför.

Ändringar av saklig natur föreslås endast i några hänseenden, nämligen där det syns tämligen självklart att en ändring bör komma till stånd. Så är fallet med bestämmelserna om liggetidens beräkning (81 §) och fastställande av överliggetidens sättnings (86 §). I övrigt bör enligt kommitténs mening, såsom förut antytts, sakliga ändringar ej ifrågasättas förrän tillfälle funnits till fortsatt nordiskt lagsamarbete.

Självfallet torde det vid det fortsatta arbetet komma att visa sig att befraktningskapitlet på olika punkter är i behov av revision. Utvecklingen har medfört att fraktavtal om godsbefordran numera i avsevärd utsträckning ej knyts till bestämt fartyg, godshanteringen sker annorlunda än tidigare, styckegodsbefordringen och linjefarten kräver ökad uppmärksamhet. De mycket stora fartygen och containertrafiken har inneburit en omvälvning för godstransporterna.⁶ Spörsmålet om de kombinerade

transporterna har på det internationella planet kommit närmare sin lösning⁷, vilket givetvis påverkar sjötransporträtten.

I vad mån allt detta bör påkalla moderniserade lagbestämmelser sammanhänger delvis med frågan om behovet av deklaratoriska lagregler över huvud är så framträdande med hänsyn till att fraktavtalets parter får förutsättas träffa uttryckliga överenskommelser i själva fraktavtalet i de flesta mera betydelsefulla hänseenden. Så sker redan i dag och man kan ur den synpunkten rent av ifrågasätta om exempelvis lagbestämmelserna om tidsbefraktning fyller någon beaktansvärd funktion. På ett närliggande område, skeppslega (bare boat charter)⁸, saknas lagregler utan att detta, såvitt känt, vållat några svårigheter.

Vid den redaktionella översynen av bestämmelser i 5 kap. SjöL som sjölagskommittén företagit har eftersträfvats att om möjligt närma den svenska lagtexten till gällande danska och norska lagbestämmelser; varje ändring som kan sägas leda i motsatt riktning har avsiktligt undvikits.

2.2 Befraktningskapitlets inledande bestämmelser (71–75 §§)

Bestämmelserna i denna avdelning ingår i sjölagskommitténs delbetänkande SOU 1972:10 och förbigås därför här. Det kan dock erinras om att den nuvarande regeln om bortfraktarens skyldighet att hålla fartyget sjövärdigt, tillräckligt bemannat,

⁴ Jfr 1972:10 s. 61.

⁵ Jfr 349 § i sjölagsförslaget enl. lagrådsremiss den 26 april 1972 ("vållande på hans sida").

⁶ Se Grönfors, Successiva transporter (1968); jfr Afzelius a.a. s. 70.

⁷ Se Schmidt m. fl. Huvudlinjer i svensk frakträtt, 2 uppl. (1962) s. 106 ff och Grönfors a.a. s. 274 ff; jfr SvJT 1970 s. 150. Vid konferens i London november 1971 reviderades tidigare utkast till konvention rörande kombinerade transporter (TCM-konventionen). Man torde kunna vänta att frågan kommer upp till behandling på diplomatisk sjörättskonferens under 1972 eller 1973.

⁸ Jfr Falkanger, Leie av skib (AfS 10) och Per Gram, Fraktavtaler og deres tolkning, 3 uppl. (1967) s. 162 ff.

provianterat och utrustat samt i övrigt i behörigt skick (72 §) enligt SOU 1972:10 ersatts av den första paragrafen (76 §) i huvudavdelningen Om resebefraktning, vilken paragraf grundas på bestämmelser i konossementskonventionen. Påpekas kan att en sjövärdighetsregel finns även i avdelningen om tidsbefraktning, 138 §, samt att en sådan regel influerats i betänkandet SOU 1971:90, 176 § första stycket.

2.3 Bestämmelser om resebefraktning (76–136 §§)

Enligt 71 § är bestämmelserna i 5 kap. SjöL angående fraktavtal i allmänhet dispositiva. En liknande regel finns i SOU 1972:10, 72 §, som i sin tur hänvisar till en i 168 § första stycket föreslagen bestämmelse där en uppräknings sker av tvingande bestämmelser angående godsbefordran. Denna uppräknings avser ej någon av de paragrafer som omfattas av det nu aktuella lagförslaget.

Avdelningen om resebefraktning skall enligt SOU 1972:10 inledas med den förut omnämnda regeln om fartygets behöriga skick (76 §). Därefter följer bestämmelserna i 77–79 §§ SjöL, Om lastningsplats, vilka i lagförslaget undergått allenast smärre språkliga jämkningar.

I fråga om bestämmelserna i 80–88 §§, Om lastningstid, föreslås utöver redaktionella jämkningar två sakliga ändringar. Det gäller först bestämmelserna om *liggetidens längd*. 81 § SjöL innehåller vissa skalor, olika för fartyg utan egen maskindriven lastningsanordning och för fartyg med egen maskindriven lastningsanordning, där liggetidens längd fastställs i ett bestämt antal dagar för fartyg upp till en nettodräktighet av 400 ton. Har fartyget större dräktighet föreskrives att liggetiden utgör 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.

Det kan nämnas att de nordiska kommittéerna på sin tid ursprungligen utarbetat

en lagtext, som visserligen uppställde en skala för beräkningen av legal liggetid för fartyg vars nettodräktighet inte översteg 400 ton men som däremot ej gjorde åtskillnad mellan fartyg utan egen maskindriven lastningsanordning och fartyg med egen maskindriven lastningsanordning. Sedan från svensk sida föreslagits den modifikation av bestämmelserna, att åtskillnad gjordes mellan fartyg utan och med egen maskindriven lastningsanordning, anslöt man sig här till i grannländerna.⁹ De svenska bestämmelserna överensstämmer alltså med motsvarande regler i de danska, finska och norska sjölagarna.

Det torde kunna ifrågasättas, huruvida de för det mindre tonnaget gällande skalorna för beräkning av liggetidens längd fyller någon funktion i dag. I preliminärt danskt lagutkast föreslås också att de helt utgår ur lagen och att den för närvarande för det större tonnaget uppställda regeln skall gälla oavsett fartygets art och storlek. Man har däremot enligt preliminärt norskt lagutkast begränsat sig till att låta bestämmelserna för fartyg upp till 400 tons dräktighet med egen maskindriven lastningsanordning kvarstå i lagen men göra dem tillämpliga på alla fartyg upp till denna storlek.

Sjölagskommittén har i detta läge stannat för att alternativt föreslå antingen att nu gällande skala för liggetidens beräkning för fartyg med egen maskindriven lastningsanordning får gälla för alla fartyg med en nettodräktighet av högst 400 registerton eller också att den för det större tonnaget uppställda regeln får gälla alla fartyg oavsett art och storlek.

I 82 § första stycket SjöL ges bestämmelser angående anmälan att fartyg är lastklart. Anmälan skall göras hos befraktaren eller, om annan uppgivits såsom avlastare, hos denne. I anslutning till preliminära danska och norska lagutkast föreslår sjölagskommittén den ändringen att anmälan skall ske hos avlastaren eller, om denne ej kan nås, hos befraktaren.¹⁰ Med hänsyn här till

⁹ Se NJA II 1936 s. 315 ff.

¹⁰ Jfr 101 § andra st. i bet. SOU 1972:10.

föreslås vidare att en i 82 § tredje stycket intagen föreskrift om förfarandet, när avlastaren icke är att träffa på platsen eller hans vistelseort är okänd, får utgå.

Den tid som skall förflyta mellan anmälan om att fartyget är lastklart och att liggetiden börjar regleras i 82 § andra stycket. Liggetiden räknas enligt detta lagrum antingen från det arbetet i hamnen sedvanligen börjar på morgonen eller från middagsrastens slut och anmälan skall ske, i förra fallet senast klockan 16 föregående arbetsdag och i senare fallet senast klockan 10 samma dag. Enligt de preliminära danska och norska lagutkasterna skall det, för att liggetiden skall börja på morgonen, fordras att anmälan göres senast en timme före utgången av vanlig kontorstid i lastningshamnen föregående arbetsdag. Det svenska lagförslaget upptar en ändring av samma innebörd.

I fråga om de följande bestämmelserna om lastningstid, 83–88 §§, har saklig ändring föreslagits endast beträffande reglerna i 86 § angående *överliggetidsersättningens storlek*. De svenska och finska sjölagarna fastställer härutinnan fixa belopp i fråga om fartyg upp till en nettodräktighet av 400 registerton, olika för segelfartyg och segelfartyg med hjälpmaskin och maskindrivna fartyg. Har fartyget större dräktighet, skall ersättningen för överliggetid bestämmas med hänsyn till frakten och till den ökning eller minskning av utgifter som orsakas av uppehållet. De danska och norska sjölagarna upptar endast nyssnämnda regel såsom gällande för alla fartyg, oavsett deras art och storlek.

Fasta tariffer för överliggetidsersättningen måste enligt sjölagskommitténs mening anses otidsenliga och kommittén föreslår därför att den svenska sjölagen på denna punkt avfattas i överensstämmelse med gällande dansk och norsk lag.

Det kan anmärkas att de nordiska kommittéerna på sin tid var ense om att överliggetidsersättningen borde fastställas efter en för alla fartyg gemensam allmän regel. På föranledande av lagrådet upptogs emellertid till förnyat övervägande spörsmålet angående en i lagen fixerad överliggetids-

ersättning — i anslutning till då gällande lagregler i ämnet — för det mindre tonnaget och i propositionen till 1936 års riksdag var reglerna i detta avseende utformade på sätt som riksdagen sedan godtog. Vid överläggningar, som efter det lagrådet yttrat sig i ärendet ägde rum mellan delegerade från de fyra länderna, gjordes försök att nå överensstämmelse mellan lagtexterna. Man motsatte sig dock på dansk och norsk sida bestämt en reglering med fixa belopp för överliggetidsersättningen för det mindre tonnaget.¹¹ — Första lagutskottet avstyrkte propositionen på denna punkt och föreslog att 86 § skulle få den lydelse som upptagits i det till lagrådet remitterade förslaget. Men riksdagen biföll en reservation till förmån för propositionens ståndpunkt.¹²

I fråga om 86 § SjöL föreslår sjölagskommittén att det nuvarande sista stycket uppdelas i två stycken, såsom för närvarande i dansk och norsk sjölag.

SjöL 89–97 §§ innehåller bestämmelser *Om lastning*. Av dessa behandlas 95 och 97 §§ i SOU 1972:10, nämligen dels bestämmelser rörande utfärdande av konossement (mottagningskonossement och ombordkonossement) dels bestämmelser om avlastarens skyldighet att ersätta bortfrakturen för skada som orsakats av godset.

De övriga bestämmelserna i detta avsnitt har enligt lagförslaget undergått vissa redaktionella jämkningar. Beträffande bestämmelsen i 91 §¹³, att godset ej får lastas på däck utan stöd i avtal eller sedvänja, kan nämnas att kompletterande regler angående däckslast finns i sjölagskommitténs betänkande SOU 1972:10 i 122 § första stycket och 161 § första stycket.¹⁴

Bestämmelserna i 92 § om avlastarens skyldighet att märka och lämna upplysningar om farligt gods har såtillvida fått en ändrad

¹¹ Se NJA II 1936 s. 334 ff; jfr SOU 1936:17 s. 324 och SvJT 1939 s. 749.

¹² Första lagutskottet utl. 1936 nr 34 s. 19 f och 79, prot. FK nr 28 s. 69 ff och AK nr 28 s. 13 ff.

¹³ Jfr NJA II 1936 s. 352 f.

¹⁴ Jfr betänkandet s. 62 och 65.

avfattning att i första stycket talas om lättantändligt, explosivt eller annat farligt gods (f. n. "gods av lättantändlig, explosiv eller eljest farlig beskaffenhet"). Härmed vinnes överensstämmelse med terminologin i dansk och norsk sjölag samt i SOU 1972:10, 97 och 119 §§.

I andra stycket av 92 § har uttrycket att godsets "fraktande kan medföra äventyr" för människor, fartyg eller last ersatts av uttrycket att godsets "befordran kan medföra fara eller väsentlig olägenhet" för människor, fartyg eller last. Med ändringen vinnes bättre överensstämmelse med motsvarande danska och norska bestämmelser.

Det kan nämnas att bestämmelsen i 92 § andra stycket tillkom på föranledande av lagrådet, som anmärkte att räckvidden av den i första stycket upptagna bestämmelsen inskränkts i jämförelse med tidigare gällande rätt. Lagrådet uttalade, att regeln i första stycket svårligen kunde avse annan vara än sådan som på grund av sin beskaffenhet i och för sig är att betrakta såsom farlig, således exempelvis inte gods som utgör kontraband och i följd därav kan medföra äventyr för fartyget. I varje fall då medförande av visst gods kan föranleda fara för fartyget eller orsaka att fartyget längre tid uppehålls, borde enligt lagrådet finnas skyldighet att ge tydlig upplysning om denna godsets beskaffenhet.¹⁵

Sjölagskommittén anser sig böra framhålla att vid fortsatt arbete för revision av befraktningsrätten torde böra övervägas huruvida skyldigheten att lämna upplysningar rörande gods bör ytterligare utvidgas så att den omfattar, förutom "farligt" gods och gods vars befordran eljest kan medföra "fara eller väsentlig olägenhet" för människor, fartyg eller last, också gods i fråga om vilket särskilda åtgärder kan påkallas ur miljösynpunkt e. d. Fortskaffandet av sådant gods kan bereda bortfraktaren särskilda problem och under vissa förhållanden åsamka honom kostnader, för vilka avlastaren bör svara. Vidare synes böra övervägas om upplysnings-skyldigheten bör omfatta fall då avlastaren visserligen inte haft faktisk vetskap om de

risker som är förbundna med godsets befordran men förhållandena dock är sådana att han bort inse dessa risker.

Ett speciellt i det föregående berört spörsmål är om de skyldigheter varom här är fråga bör åvila avlastaren — såsom för närvarande är fallet — eller bortfraktarens medkontrahent, befraktaren. Det preliminära norska lagutkastet nämner i 92 § befraktaren i stället för avlastaren, utan att därmed ta ståndpunkt till frågan om identifikation på befraktarsidan.

Bestämmelse om det s. k. styrmanskvittot (lastkvitto, mate's receipt) finns i 94 § SjöL. Enligt paragrafen — som är av enahanda innebörd enligt de andra nordiska sjölagerarna — ankommer det på befälhavaren, styrmanen eller den, som eljest är därtill bemyndigad, att på avlastarens begäran meddela bevis om godsets mottagande allteftersom det avlämnas.¹⁶ Såväl befälhavaren som styrmanen har sålunda ställningsfullmakt beträffande utfärdande av styrmanskvitto. Lagrådet underströk vid sin granskning av 1936 års sjölagsförslag betydelsen av att styrmanen i denna sin egenskap är behörig att utfärda bevis om godsets mottagande.¹⁷ Någon ändring i vad nu gäller ifrågasattes ej i kommittéförslaget (jfr 95 § enligt SOU 1972:10).

I 96 § SjöL regleras bortfraktarens rätt till ersättning för den händelse fartyget uppehålls utöver lastningstiden, dvs. utöver överliggetiden där sådan förekommer. Det synes här, liksom på andra håll, vara tveksamt om man bör vidhålla gällande formulering av bestämmelsen som närmast lägger ansvarigheten på avlastaren eller övergå till att här utpeka befraktaren som den ansvarige. Någon ändring av lagtexten ifrågasattes ej nu.

I 96 § SjöL användes lokutionen "där ej antagas må" för att markera på vilken part bevisbördan ligger. Med uttrycket "antagas må" som förekommer på flera håll i SjöL

¹⁵ Se NJA II 1936 s. 354 f.

¹⁶ Jfr NJA II 1936 s. 357 ff.

¹⁷ NJA II 1936 s. 360.

torde vidare ha åsyftats att ej alltför stora krav får ställas på bevisningen. Det sista argumentet har numera förlorat sin bärkraft, med hänsyn till den fria prövning av beviset som gäller i vårt land. Den citerade lokutionen har i förevarande paragraf liksom på några andra håll ersatts av uttrycket "om det icke visas" e. d.

Av bestämmelserna *Om resans utförande*, 98–104 §§, har 98, 101 och 102 §§ föreslagits få ny lydelse enligt betänkandet SOU 1972:10. Redaktionella jämkningar har i kommittéförslaget skett i de övriga paragraferna i detta avsnitt. Ordet skeppsumgälder har föreslagits få utgå i 100 §. I stället föreslås att bland kostnader som bortfraktaren skall vidkännas nämnes hamnavgifter samt kanal- och andra vattenvägsavgifter.

Enligt 104 § SjöL gäller att för de förbindelser bortfraktaren ingår och för vad han förskjuter för lastens behov (jfr 102 §) häftar ägaren allenast med lasten. Under förarbetena var det ifrågasatt att man skulle övergå till ett lastägarans personliga men intill godsets värde begränsade ansvar. Till stöd härför kunde enligt motiven åberopas den förändring i sådan riktning som 1928 års lagstiftning om redareansvar och sjöpanträtt innefattade. Emellertid ansågs att tillräckliga skäl till sådan ändring ej förelåg.¹⁸

De danska och norska preliminära lagutkasterna drar upp frågan om ett lastägarans personliga ansvar bör föreskrivas i 104 § SjöL. Sjölagskommittén menar att skäl visserligen talar för en ändring i detta hänseende men att frågan måste prövas i ett vidare sammanhang. Beaktas bör bl. a. bestämmelsen i näst sista stycket av 224 §, enligt vilken för det fall att gods eller något som hört till gods bärgats ägaren häftar med det bärgade men ej svarar personligen. Kommittéförslaget upptar därför ej någon saklig ändring av 104 §.

Bestämmelserna i 105–110 §§ SjöL, *Om lossningsplats, lossningstid och lossning*, har i kommittéförslaget undergått endast smärre redaktionella jämkningar.

Följande avsnitt, 111–117 §§, innehåller bestämmelser *Om utlämnande av godset*. De

danska och norska lagutkasterna upptar några ändringar i detta avsnitt, av vilka här skall beröras endast den som rör 117 §.

Lagbestämmelserna om godsets utlämnande utgår från den principen att lastemottagaren genom att taga emot godset blir skyldig att betala frakten för godset och vad bortfraktaren eljest har att fordra av befraktaren enligt befordringshandlingen. Under angivna förutsättningar har bortfraktaren rätt att upplägga godset för mottagarens räkning och sälja av godset för att få sina fordringar täckta. Å andra sidan är tanken den att befraktaren skall vara fri från ansvarighet för sådana fordringar som bortfraktaren kunnat göra gällande mot lastemottagaren. Certepartier innehåller också ofta en s. k. cesserklausul som går ut på att befraktarens ansvar skall upphöra när godset inlastats.

I viss anslutning till den praxis som utbildats stadgas i 117 § SjöL dels, i första stycket, att om godset vid försäljning icke täcker sådana fordringar mot befraktaren som mottagaren bort betala, befraktaren skall svara för bristen dels, i andra stycket, att om godset utlämnas till mottagaren, fordringen ej får 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. Dessa regler – om vilkas ändamålsenlighet tvekan förelåg redan vid deras tillkomst¹⁹ – har i den juridiska litteraturen utsatts för stark kritik.²⁰ I det preliminära danska lagutkastet har man låtit paragrafens andra stycke helt utgå, medan i det norska utkastet ifrågasatts att paragrafens första stycke borde utgå som överflödigt och att regeln i andra stycket borde revideras. Då dessa frågor emellertid ej övervägts närmare inom de nordiska kommittéerna, upptar kommittéförslaget endast redaktionella jämkningar i 117 §.

¹⁸ Se NJA II 1936 s. 383.

¹⁹ Se NJA II 1936 s. 399 ff.

²⁰ Se Per Gram a.a. s. 84 ff och i AfS 2 s. 509 (The cesser clause should go).

Beträffande bestämmelserna i nu förevarande avsnitt må påpekas att enligt 112 § SjöL 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". De danska och finska sjölagarna upptar föreskrifter med samma innebörd, medan den norska sjölagens formulering såtillvida avviker att nämnda uttryck motsvaras av "konnossement eller annat dokument som bestämmer rettsförhållendet mellan bortfrakter og mottager". Med formuleringen i SjöL åsyftades enligt motiven att vinna språklig överensstämmelse med det föreliggande förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till konossementskonventionen, 4 § 5 mom.²¹ Konossementslagen kom emellertid i sin slutliga lydelse ej att innehålla det förut citerade uttrycket i SjöL. Även om det för sjölagsbestämmelsens avfattning åberopade skälet alltså inte vidare gäller, har sjölagskommittén ansett sig sakna anledning att föreslå annat än en rent språklig jämkning av 104 §.²²

Det kan nämnas att enligt det till lagrådet i april 1972 remitterade sjölagsförslaget 113 § SjöL såtillvida ändras att senare ledet i sista stycket utgått.²³

I fråga om avsnittet *Om bortfraktarens ansvarighet för godset*, 118–123 §§, har en fullständig omarbetning skett enligt SOU 1972:10.

Bestämmelserna *Om frakt* i 124 och 125 §§ har undergått språklig omarbetning. Beträffande föreskriften i 124 § andra stycket föreligger viss skillnad mellan, å ena sidan, dansk och svensk lag samt, å andra sidan, finsk och norsk lag.²⁴

I avsnittet *Om dröjsmål och hinder å bortfraktarens sida*²⁵ har de två inledande paragraferna, 126 och 127 §§, redaktionellt omarbetats. Återstående paragrafer i denna avdelning har reviderats enligt SOU 1972:10. Det kan påpekas att därvid bestämmelserna angående avståndsfrakt i 129 § andra stycket något jämkats. En hänvisning till denna regel finns i 188 § av SOU 1971:90. Från norsk

sida har framförts önskemål om vissa ändringar av regeln om avståndsfrakt, vilket problem dock ej upptogs i nu förevarande sammanhang.

Bestämmelserna *Om befraktarens tillbakaträdande och om hinder å hans sida*, 131–134 §§, har i kommittéförslaget jämkats redaktionellt. Det kan anmärkas, att bestämmelserna i 131 § överensstämmer med dansk och finsk sjölag, medan den norska lagen något avviker därifrån, väsentligen beroende på att justeringar gjordes i den ursprungligen föreslagna svenska texten i anledning av erinringar från lagrådets sida.²⁶ Vid fortsatt nordiskt lagsamarbete bör enligt kommitténs mening undersökas om nu förefintliga skiljaktigheter mellan lagarna kan undanröjas.

Av bestämmelserna *Om ömsesidig hävningsrätt* i 135 och 136 §§²⁷ har den förra paragrafen föreslagits få ändrad lydelse enligt SOU 1972:10. Den senare paragrafen jämkas redaktionellt i förevarande kommittéförslag. Det kan nämnas att den norska sjölagen liksom det danska sjölagsförslaget (enligt SOU 1972:10) innehåller en reklamationsregel i § 135, vartill motsvarighet saknas i svensk och finsk lag.

2.4 Bestämmelser om tidsbefraktning (137–150 §§)

1936 års sjölagstiftning innefattade, som förut nämnts, bl. a. den nyheten att i SjöL upptogs ett antal bestämmelser angående

²¹ Jfr NJA II 1936 s. 394.

²² Jfr SOU 1972:10, 120 och 121 §§, "konossement eller annan frakthandling".

²³ Detta stycke saknar motsvarighet i dansk och norsk sjölag, vilket dock ej synes ha berott på olika uppfattning i sak; jfr NJA II 1936 s. 396.

²⁴ Jfr Beckman, Handbok i sjörätt, 6 uppl. (1971) s. 142.

²⁵ Jfr Grönfors, Befraktarens hävningsrätt och sjöfraktavtalets konstruktion (Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1959.2).

²⁶ Se NJA II 1936 s. 460 ff; TfR 1938 s. 507 ff.

²⁷ Se Jan Ramberg, Cancellation of contracts of affreightment on account of war and similar circumstances (Handelshögskolans i Göteborg skriftserie 1970.2); jfr SvJT 1972 s. 295.

den redan då praktiskt så viktiga tidsbefraktningen. Bestämmelserna grundades i stor utsträckning på brukliga klausuler i tidsbefraktningscertepartier. Då dessa certepartier i allmänhet upptar en ganska uttömmande reglering av de frågor som här är aktuella och lagbestämmelserna genomgående är deklaratiska, har tvister med anknytning till tidsbefraktningssavtal mera sällan rört tolkningen av lagreglerna i ämnet.

Utvecklingen har medfört ändringar eller omarbetning av de mera vanliga tidscertepartierna. Detta synes vara skäl till att lagbestämmelserna, i den mån sådana anses behövliga, blir föremål för översyn. Det väsentligt utmärkande för tidsbefraktningen — liksom för övrigt till stor del för resebefraktningen enligt certeparti — är emellertid, som nyss antytts, "klausulrätten". Några överläggningar inom sjölagskommittéerna har icke ägt rum i fråga om lagbestämmelserna om tidsbefraktning.

Medan för närvarande saknas någon definition av begreppet tidsbefraktning²⁸, har i SOU 1972:10 föreslagits en bestämmelse av innehåll att resebefraktning föreligger, om frakten beräknas för resa, och tidsbefraktning, om frakten beräknas för tid (71 § andra stycket).

Vid den redaktionella översynen av tidsbefraktningsreglerna, 137–150 §§, har bl. a. beaktats önskvärdheten att nå språklig överensstämmelse med vissa bestämmelser i avdelningen om resebefraktning; se bl. a. 142 och 147 §§. Det kan nämnas att 150 § fick sin lydelse genom lag 1964:728.

2.5 Bestämmelser om konossement (151–166 §§)

Denna huvudavdelning av 5 kap. upptar till en början bestämmelser *Om konossements utfärdande och innehåll*, 151–155 §§. Med hänsyn till bestämmelser i den internationella konossementskonventionen har 151–153 §§ föreslagits få ändrad lydelse enligt sjölagskommitténs sista delbetänkande SOU 1972:10. Detsamma gäller reglerna i 161 och 162 §§ rörande bortfraktarens ansvar för ko-

nossementsuppgifterna, upptagna bland bestämmelser *Om rättsförhållandet mellan bortfraktaren och mottagaren*, 160–163 §§. I dessa frågor hänvisas till sagda betänkande s. 64 f och s. 50 ff.

Vid de nordiska överläggningar som föregick sjölagskommitténs betänkande SOU 1972:10 diskuterades även frågan om bortfraktarens eventuella ansvar för oriktiga konossementsuppgifter i fall som kan anses ligga utanför ramen för konossementskonventionen. I det svenska betänkandet uttalas (s. 64) att, om det vore klarlagt att med konossementet avsett gods aldrig mottagits av bortfraktaren eller inlastats, bortfraktarens ansvar för oriktig uppgift i konossement borde bedömas enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser. Den norska kommittén behandlar i Innstilling X också denna fråga och anger olika exempel på fall då ett ansvar efter allmänna ersättningsregler kan uppstå. Under det fortsatta arbetet med revision av reglerna om godsbefordran bör enligt den norska kommittén övervägas om anledning finns till en närmare reglering av de berörda spörsmålen.²⁹

Övriga bestämmelser i nämnda två avsnitt i avdelningen om konossement, liksom bestämmelserna i avsnitten *Om rätt att utfä godset* (156–159 §§) och *Om förvärv i god tro* (164–166 §§), har i kommittéförslaget undergått vissa redaktionella jämkningar.

Bestämmelserna om konossement avslutas i SjöL med bestämmelser under rubriken *Om mottagningskonossement och genomgångskonossement*, 167 och 168 §§. Såsom förut nämnts har bestämmelser om mottagningskonossement enligt SOU 1972:10 inarbetats i 95 §. Bestämmelserna om genomgångskonossement har enligt samma betänkande upptagits under 167 §, såsom den sista paragrafen i huvudavdelningen om konossement.

²⁸ Se NJA II 1936 s. 479; jfr ovan under 1.1.

²⁹ Se NOU 1972:11 s. 23. Jfr remissyttrande över SOU 1972:10 av Svea hovrätt och av hovrätten för Västra Sverige. — Ang. gränsen mellan vårdansvar och uppgiftsansvar se vidare Grönfors a.a. s. 53 ff och s. 305 samt i rättsfallsöversikt SvJT 1972 s. 283 f.

Enligt SOU 1972:10 avslutas 5 kap. SjöL med 168 §, under rubriken *V. Bestämmelsernas tillämpning*. Paragrafen upptar – såsom förut nämnts – bl. a. bestämmelser om vilka regler i 5 kap. som är av tvingande natur (jfr 72 §).

Med hänsyn till att sjölagskommittén härmed avger sitt slutbetänkande skall nämnas att på grundval av kommitténs tre första delbetänkanden – SOU 1961:33, 1963:20 och 1965:18 – ändringar vidtagits genom lagstiftning åren 1964 och 1967 i följande kapitel av SjöL: 4 kap. Om fartygs befälhavare, 7 kap. Om haveri, 8 kap. Om skada genom fartygs sammanstötning, 9 kap. Om bärgning, 10 kap. Om begränsning av redares ansvarighet, 12 kap. Om dagböcker, sjöförklaring och besiktning, 13 kap. Ansvarsbestämmelser och 14 kap. Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål. Därjämte tillkom 1967 ett nytt 15 kap., Särskilda bestämmelser.¹ På grundval av ett av kommittén avgivet förslag – Stencil Ju 1969:19 – infördes år 1970 i 14 kap. SjöL nya regler om laga domstol och forum i allmänna sjörättsmål.²

Sjölagskommitténs fjärde delbetänkande, SOU 1970:74, ligger till grund för ett den 26 april 1972 till lagrådet remitterat förslag till lag om ändring i sjölagen m. m. Enligt detta erhåller följande kapitel i SjöL nytt innehåll, nämligen 1 kap. Om fartyg, 2 kap. Om skeppsregistrering, 3 kap. Om partrederi och 11 kap. Om sjöpanträtt och skeppshypotek. Förslaget berör också några andra delar av SjöL.

I fråga om befraktningsreglerna i SjöL, 5 kap., har sjölagskommittén avlämnat två delbetänkanden. Enligt det ena, SOU 1971:90, föreslås att i SjöL såsom 6 kap.

upptas bestämmelser om befordran av passagerare och resgoods. Enligt det andra, SOU 1972:10, föreslås att i 5 kap., Om godsbefordran, sker sådana ändringar som föranledes av ett tilläggsprotokoll av år 1968 till 1924 års internationella konvention rörande konossement. Remissbehandlingen av dessa två betänkanden har nyligen avslutats.

De partier av 5 kap. SjöL, som faller utanför den revision som sjölagskommittén förordar i nyssnämnda två betänkanden, har nu av kommittén upptagits för en huvudsakligen redaktionell översyn. Att en genomgång av lagbestämmelserna ur saklig synpunkt ej ägt rum beror på att kommittén anmodats att avsluta sitt arbete och att kommittéerna i de andra nordiska länderna inte varit beredda att för närvarande medverka till en revision av dessa lagbestämmelser.

Av kommittén föreslagna jämkningar i lagtexten har skett med beaktande att den nu förefintliga nära överensstämmelsen mellan de nordiska sjölagarnas befraktningsregler bör bevaras. I sakligt hänseende föreslås ändringar i 81 och 86 §§, nämligen i fråga om den legala liggetidens beräkning och reglerna om överliggetidsersättning. Dessa ändringar åsyftar att närma den svenska

¹ Se NJA II 1964 s. 276 och s. 328, NJA II 1967 s. 38 och Rune, Revision av sjölagen i SvJT 1968 s. 361.

² Se NJA II 1970 s. 731.

sjölagen till vad som redan gäller eller väntas komma att föreslås i Danmark och Norge.

Sjölagskommittén förutsätter att lagstiftning på grundval av slutbetänkandet inte blir aktuell förrän efter fortsatt nordiskt samarbete för revision av sjölagarna.

Bilaga 1 5 kap. SjöL, av sjölagskommittén
föreslagen lydelse (i vissa delar enligt
SOU 1972:10)

FEMTE KAPITLET

Om befordran av gods¹

I. Inledande bestämmelser

71 §¹ Med bortfraktare förstås i detta kapitel den som genom avtal åtager sig befordran av gods med fartyg för annan, befraktaren. Bortfraktaren kan vara redare, befraktare (underbortfraktare) eller annan.

Resebefraktning föreligger, om frakten beräknas för resa, och tidsbefraktning, om frakten beräknas för tid.

Under resebefraktning innefattas helbefraktning, delbefraktning och styckegodsbefraktning. Delbefraktning föreligger, om avtalet gäller mindre än helt fartyg eller full last och för avtalet användes certeparti.

72 §¹ Bestämmelserna i detta kapitel skola, med undantag som föranledes av 122, 123 och 168 §§, lända till efterrättelse såvitt ej annat är avtalat eller följer av sedvänja.

73 §¹ Gäller fraktavtal bestämt fartyg, får bortfraktaren icke fullgöra avtalet med annat fartyg.

74 §¹ Gäller fraktavtal helt fartyg eller full last, får bortfraktaren icke medtaga gods för annan än befraktaren.

75 §¹ Överlåter befraktaren sina rättigheter enligt fraktavtalet till annan eller underbortfraktar han fartyget, svarar han likväl för att avtalet fullgöres.

¹ Lydelse enl. SOU 1972:10

II. Om resebefraktning

Om fartygets behöriga skick¹

76 §¹ Bortfraktaren skall med tillbörlig omsorg sörja för att

- a) fartyget är sjövärdigt;
- b) fartyget är behörigen bemannat, provianterat och utrustat;
- c) lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka gods lastas, äro i gott skick för att mottaga, befordra och bevara godset.

Om lastningsplats

77 § Är icke viss lastningsplats avtalad, skall fartyget förläggas till lastningsplats som befraktaren anvisar, om hinder ej möter däremot samt fartyget kan ligga flott och säkert och åter löpa ut med intagen last.

Har anvisning icke givits i tid, skall fartyget förläggas till sedvanlig lastningsplats. Kan det ej ske, väljer bortfraktaren plats där lastningen skäligen kan äga rum.

78 § Vare sig viss lastningsplats är avtalad eller ej, kan befraktaren fordra att fartyget förhalas från en lastningsplats till annan. Han skall själv bära kostnaden härför.

79 § Gäller fraktavtalet styckegods, kan befraktaren ej utan stöd i avtal eller sedvänja anvisa lastningsplats eller fordra att fartyget förhalas.

Om lastningstid

80 § Bortfraktaren är skyldig att låta fartyget ligga kvar för lastning viss lastningstid, som omfattar liggetid och överliggetid.

För överliggetid har bortfraktaren rätt till särskild ersättning.

81 § *Alt. 1.* Liggetiden utgör två dagar när fartygets nettodräktighet icke överstiger 75 registerton, tre dagar när den överstiger 75 men icke 200 ton och fyra dagar när den överstiger 200 men icke 400 ton.

Har fartyget större dräktighet, utgör liggetiden den tid som, då fraktavtalet slöts, skäligen kunde beräknas åtgå för lastningen med hänsyn till fartygets och lastens art och storlek, lastningsanordningarna ombord och i hamnen samt andra sådana omständigheter.

Tiden räknas i arbetsdagar och arbetstimmar.

81 § *Alt. 2.* Liggetiden utgör den tid som, då fraktavtalet slöts, skäligen kunde beräknas åtgå för lastningen med hänsyn till fartygets och lastens art och storlek, lastningsanordningarna ombord och i hamnen samt andra sådana omständigheter.

Tiden räknas i arbetsdagar och arbetstimmar.

82 § Liggetiden börjar icke löpa förrän fartyget är på lastningsplatsen, färdigt att intaga last, och anmälan härom gjorts hos avlastaren eller, om

¹ Lydelse enl. SOU 1972:10

denna ej kan nås, hos befraktaren. Anmälan får ej göras före fartygets ankomst till lastningsorten.

Tiden räknas antingen från det arbetet i hamnen sedvanligen börjar på morgonen eller från middagsrastens slut. Anmälan skall vara gjord i det förra fallet senast en timme för kontorstidens slut föregående dag och i det senare fallet senast klockan tio samma dag.

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

Är ej viss lastningsplats avtalad gäller detsamma, om hindret utgöres av trafikanhopning eller annan sådan omständighet och bortfraktaren icke skäligen kunnat taga denna i beräkning då avtalet slöts.

84 § I liggetiden inräknas uppehåll på grund av fartygets förhållning men icke tid som går förlorad till följd av hinder på fartygets sida.

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

85 § Överliggetiden utgör 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. Bestämmelserna i 84 § hava motsvarande tillämpning vid beräkning av överliggetid och ersättning därför.

86 § Ersättning för överliggetid bestämmes på grundval av frakten och med hänsyn tagen till den ökning eller minskning av bortfraktarens utgifter som uppehållet medför.

Ersättningen förfaller till betalning för varje dag.

Om ej ersättningen betalas eller säkerhet ställes därför, får bortfraktaren göra anteckning om fordringen på konossementet.

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

Ersättning för överliggetid skall ej utgå, om icke liggetiden överskrides i dess helhet.

88 § Gäller fraktavtalet styckegods, skall lastningstiden och den tid, som skall förflyta mellan anmälan enligt 82 § och lastningstidens början, bestämmas efter vad som kan anses skäligt med hänsyn till omständigheterna. Bestämmelserna om överliggetid hava ej tillämpning.

Vid linjefart fordras ej anmälan.

Om lastning

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

Har fartyget förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats av anledning, som bortfraktaren skäligen kunnat taga i beräkning då avtalet slöts, är bortfraktaren likväl skyldig att mottaga godset på sedvanlig lastningsplats.

90 § Befraktaren skall avlämna och bortfraktaren lasta godset med tillbörlig skyndsamhet.

Godset skall avlämnas i sådan ordning och på sådant sätt att det bekvämt kan tagas ombord, stuvas och lossas.

91 § Godset får icke lastas på däck utan stöd i avtal eller sedvänja.

92 § Lättantändligt, explosivt eller annat farligt gods skall om möjligt vara märkt såsom farligt när det avlämnas. Avlastaren skall lämna de upplysningar som fordras för att förebygga skada.

Känner avlastaren till, att gods eljest är sådant att dess befordran kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för människor, fartyg eller last, skall han också lämna upplysning därom.

93 § Avlämnas gods som fordrar särskild vård, skall detta uppgivas och om möjligt utmärkas på godset.

Penningar, värdepapper och dyrbarheter skola uppgivas såsom sådana.

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

95 §¹ Sedan bortfraktaren mottagit godset i sin vård samt erforderliga handlingar och uppgifter föreligga, skall bortfraktaren eller befälhavaren eller den som eljest är därtill bemyndigad på avlastarens begäran utfärda mottagningskonossement.

När godset inlastats, skall bortfraktaren, befälhavaren eller den som eljest är därtill bemyndigad på avlastarens begäran utfärda ombordkonossement. Har mottagningskonossement utfärdats, skall det återlämnas innan ombordkonossement utfärdas. Antecknas på mottagningskonossementet namnet på det eller de fartyg, i vilka godset lastats, samt tid för lastningen, utgör handlingen ombordkonossement.

Avlastaren har rätt att få särskilda konossement för delar av godset, om det kan ske utan väsentlig olägenhet. Han skall dock ersätta kostnaden därför.

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.

¹ Lydelse enl. SOU 1972:10

96 § Uppehålles fartyget utöver lastningstiden, emedan avlastaren underlåtit att i tid tillhandahålla bortfraktaren erforderliga handlingar rörande lasten eller att giva order om bestämmelseort eller annan anvisning för resan, har bortfraktaren rätt till ersättning såsom för överliggetid.

För skada, som ej täckes av sådan ersättning, har bortfraktaren rätt till gottgörelse, om det icke visas att underlåtenheten ej beror av fel eller försummelse av avlastaren eller någon för vilken han svarar.

97 §¹ Har gods orsakat skada för bortfraktaren, är avlastaren ersättningsskyldig härför endast om han eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

Har lättantändligt, explosivt eller annat farligt gods inlastats utan att bortfraktaren hade kännedom om dess beskaffenhet, är avlastaren ansvarig för skada och utgifter som direkt eller indirekt beror av att godset inlastats, även om fel eller försummelse icke föreligger.

Om resans utförande

98 §¹ Resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet.

Deviation får endast göras för räddning av människoliv eller för bärgning av fartyg eller gods eller av annan skälig anledning.

99 § Uppehålles fartyget under resan, emedan order om bestämmelseort eller annan anvisning för resan icke givits i tid, hava bestämmelserna i 96 § motsvarande tillämpning.

100 § Bortfraktaren skall vidkännas hamnavgifter, kanal- och andra vattenvägsavgifter, lotsavgifter, bogseringsutgifter och liknande kostnader, som äro förbundna med resan.

101 §¹ Bortfraktaren skall lasta, stuva, behandla, befordra, förvara och lossa godset på lämpligt och omsorgsfullt sätt. I övrigt skall han iakttaga lastägarrens rätt och bästa från det han mottager godset till dess han lämnar ut det.

Har gods gått förlorat eller skadats, skall bortfraktaren snarast underrätta lastägaren eller, om denne ej kan nås, avlastaren.

102 §¹ Bortfraktaren är behörig att på lastägarrens vägnar företaga rättshandlingar, som avse godsets bevarande eller fortskaffande, samt väcka talan i mål angående godset och utföra denna talan.

Medel för ändamål som avses i första stycket äger bortfraktaren vid behov skaffa genom lån eller genom att pantsätta eller sälja av godset. Var rättshandlingen ej behövlig, är den ändock bindande om tredje man var i god tro.

Kan godset icke förvaras utan fara för förskämning eller snar

¹ Lydelse enl. SOU 1972:10

förstörelse eller skulle lastägarens kostnad för dess förvarande eller fortskaffande till bestämelseorten uppenbarligen bliva alltför hög, får bortfraktaren sälja godset.

103 § Innan bortfraktaren vidtager särskild åtgärd för lastens behov, bör han om möjligt inhämta föreskrift därom. Utan föreskrift bör han icke sälja av godset, innan utlåtande inhämtats av besiktningsmän eller andra sakkunniga. Försäljning skall äga rum genom offentlig auktion eller, om det ej lämpligen kan ske, på annat betryggande sätt.

Om vidtagen åtgärd bör lastägaren underrättas.

104 § För de förbindelser bortfraktaren ingår och de utlägg han gör för lastens behov svarar ägaren endast med lasten.

Om lossningsplats, lossningstid och lossning

105 § I fråga om lossningsplats hava bestämmelserna i 77–79 §§ motsvarande tillämpning. Därvid skall bestämmelse, som avser befraktare, i stället gälla lastemottagare.

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

106 § I fråga om lossningstid hava bestämmelserna i 80–88 §§ motsvarande tillämpning. Därvid skall bestämmelse, som avser avlastare, i stället gälla lastemottagare.

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

Kan fartyget icke förläggas till sedvanlig lossningsplats av anledning, som bortfraktaren skäligen kunnat taga i beräkning då avtalet slöts, är bortfraktaren likväl skyldig att avlämna godset på sedvanlig lossningsplats.

108 § Godset skall avlämnas och mottagas med tillbörlig skyndsamhet. Det skall avlämnas i sådan ordning och på sådant sätt att det bekvämt kan mottagas.

109 § Uppehålles fartyget för lossningen utöver lossningstiden och beror det ej av hinder på fartygets sida, hava bestämmelserna i 96 § motsvarande tillämpning. Därvid skall bestämmelse, som avser avlastare, i stället gälla lastemottagare.

110 § Om en av flera mottagare av gods, som befordras enligt samma frakttavtal, för överliggetid eller ytterligare uppehåll betalt ersättning som belöper på annan, har han rätt att söka det åter av denne.

Om utlämnande av godset

111 § Den som är behörig att mottaga godset har rätt att besiktiga det före mottagandet.

112 § Genom att taga emot godset blir lastemottagaren skyldig att betala frakt och annat som bortfraktaren har att fordra av befraktaren enligt konossement eller annan handling enligt vilken godset befordras.

113 § Bortfraktaren är icke skyldig att lämna ut godset innan lastemottagaren betalt de fordringar som avses i 112 §, ersättning för överliggetid och annat uppehåll vid lossningen samt haveribidrag eller annan fordran, för vilken godset häftar, eller också nedsatt fordringsbeloppet i allmänt förvar eller hos tredje man som bortfraktaren godkänner, med rätt för bortfraktaren att lyfta medlen sedan godset avlämnats.

För haveribidrag, som ännu ej fastställts, får gods icke kvarhållas, om lastemottagaren ställer säkerhet.

Utmätes inlastat gods, får det icke lossas under andra villkor än befraktaren haft rätt att utfå godset.

114 § Underlåter lastemottagaren att fullgöra villkoren för godsets utlämning, eller uppehåller han eljest fartyget för lossningen så att denna icke hinner slutföras före lossningstidens utgång, har bortfraktaren rätt att lossa godset och lägga upp det i säkert förvar för lastemottagarens räkning. Denne skall underrättas om uppläggningsen.

Vägrar lastemottagaren att taga emot godset eller kan han icke nås, skall bortfraktaren om möjligt genast underrätta avlastaren. Har icke någon som är behörig att mottaga godset anmält sig så tidigt att lossningen hinner slutföras i rätt tid, får bortfraktaren lossa och lägga upp godset såsom föreskrives i första stycket. Bortfraktaren skall underrätta avlastare och befraktare om uppläggningsen.

115 § Vid linjefart får godset lossas och läggas upp i säkert förvar för lastemottagarens räkning, om det icke mottages när det är i tur att lossas.

Hämtas godset ej inom skälig tid, skall avlastaren underrättas om uppläggningsen.

116 § Av upplagt gods får bortfraktaren genom offentlig auktion eller, om det ej lämpligen kan ske, på annat betryggande sätt sälja så mycket att, utom kostnader, de fordringar täckas som avses i 113 §.

117 § Om godset vid försäljning icke förslår till att täcka sådana fordringar mot befraktaren som mottagaren bort betala, skall befraktaren svara för bristen.

Utlämnas godset till mottagaren, får fordringen ej göras gällande mot befraktaren om det icke visas att full betalning ej kunnat utgå ur godset eller att befraktaren skulle göra vinst till bortfraktarens skada om fordringen upphörde.

Om bortfraktarens ansvar för godset

118 §¹ Bortfraktaren är ej ansvarig för förlust eller skada till följd av brist i fartygets behöriga skick, om icke bristen beror av att han eller någon för vilken han svarar underlåtit att före och vid resans början iakttaga den omsorg i detta hänseende som gäller enligt 76 §. Föreligger sådan förlust eller skada ankommer det på bortfraktaren att, till sitt fredande från ansvarighet, visa att tillbörlig omsorg iakttagits.

Bortfraktaren är ej ansvarig för förlust eller skada på grund av sådan deviation som avses i 98 § andra stycket. Han är ej heller ansvarig för förlust eller skada som beror av

a) fel eller försummelse, vartill befälhavaren, medlem av besättningen, lots eller 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) fara eller olycka säregen för sjön;

d) högre hand;

e) krigshandling;

f) sjöröveri eller annan samhällsfientlig handling;

g) beslag eller annat ingripande av regering eller annan maktägande eller rättslig handräckningsåtgärd;

h) karantän;

i) åtgärd eller underlåtenhet av avlastaren eller godsets ägare eller hans agent eller representant;

j) strejk, lockout eller annat inställande av eller hinder i arbetet, oavsett orsak och omfattning;

k) uppror eller oroligheter;

l) räddning av människoliv eller bärgning av fartyg eller gods eller försök därtill;

m) godsets dolda fel eller särskilda beskaffenhet eller inneboende brist;

n) bristfällig förpackning;

o) bristfällig eller oriktig märkning;

p) dold bristfällighet hos fartyget som ej kunnat upptäckas med användande av tillbörlig omsorg;

q) varje annan orsak, som icke beror av fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken han svarar, med iakttagande att den som åberopar denna bestämmelse till fredande från ansvarighet skall visa att sådant fel eller sådan försummelse ej medverkat till förlusten eller skadan.

Om bortfraktaren, då ersättningsskyldighet föreligger, visar att vållande på befraktarens sida medverkat till uppkommen förlust eller skada, jämkas skadeståndet efter vad som finnes skäligt.

119 §¹ Har lättantändligt, explosivt eller annat farligt gods inlastats utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet, får han efter

¹ Lydelse enl. SOU 1972:10

omständigheterna föra iland, förstöra eller oskadliggöra godset utan skyldighet att ersätta skadan.

Även om gods som angivits i första stycket inlastats med bortfraktarens vetskap och samtycke, får han efter omständigheterna föra iland, förstöra eller oskadliggöra godset utan annan ersättningsskyldighet än för fall av gemensamt haveri, såframt det senare visar sig medföra fara för människor, fartyg eller last att behålla godset ombord.

120 §¹ Bortfraktaren skall ej i något fall svara för förlust av eller skada på godset eller eljest till godset hänförlig förlust eller skada med högre belopp än antingen tiotusen francs för varje kolli eller annan enhet av godset eller också trettio francs för kilo av det berörda godsets bruttovikt, vilketdera som är högst. Bestämmelser om franc finnas i 348 §.

Användes behållare (container), pall eller liknande transportanordning för att sammanföra godset skall, i den mån antalet kollin eller andra enheter däri uppräknats i konossement eller annan frakthandling, detta antal anses utgöra kollin eller enheter vid tillämpning av första stycket. Eljest anses transportanordningen såsom kolli eller enhet.

Genom överenskommelse mellan bortfraktaren och avlastaren kan gränsen för bortfraktarens ansvarighet bestämmas till högre belopp än enligt första och andra styckena. Har uppgift av avlastaren om godsets beskaffenhet och värde utan förbehåll införts i konossement eller annan frakthandling, skall detta värde gälla såsom gräns för ansvarigheten, om denna därigenom blir högre än enligt nämnda stycken, och anses utgöra godsets värde såvitt ej annat styrkes.

Skadeståndet beräknas med utgångspunkt från godsets värde på den plats och vid den tid godset avtalsenligt lossats eller skulle hava lossats från fartyget. Godsets värde bestämmes efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om varken börs- eller marknadspris finnes, efter det gängse värdet på gods av samma slag och beskaffenhet.

Bortfraktaren är ej berättigad till begränsning av ansvarigheten enligt denna paragraf, om det visas att han vållat förlusten eller skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att förlust eller skada sannolikt skulle uppkomma.

Har avlastaren svikligen lämnat oriktig uppgift om godsets beskaffenhet eller värde i konossement eller annan frakthandling, svarar bortfraktaren icke för förlust av eller skada på godset eller eljest till godset hänförlig förlust eller skada.

121 §¹ Har ej skriftlig underrättelse angående förlust eller skada och dess allmänna beskaffenhet lämnats bortfraktaren senast vid tiden för lossningen och utlämningen till behörig mottagare, anses godset utlämnat sådant det beskrivits i konossement eller annan frakthandling, såvitt ej annat styrkes. Är förlusten eller skadan ej uppenbar, gäller detsamma om underrättelsen icke lämnats inom tre dagar från utlämningen.

¹Lydelse enl. SOU 1972:10

Skriftlig underrättelse fordras ej, om godsets tillstånd gemensamt fastställts då det utlämnades.

När förlust eller skada inträffat eller anledning förekommer att antaga att så är fallet, skola bortfraktaren och mottagaren bereda varandra tillfälle att på lämpligt sätt besiktiga godset och förvisa sig om vikt, mått eller stycketal.

122 §¹ Förbehåll om befrielse från eller inskränkning av bortfraktarens ansvarighet enligt 118 och 120 §§ är i sådan fart som avses i 168 § utan verkan för tiden från lastningens början till lossningens slut. Vad nu sagts gäller dock ej befordran av levande djur samt gods som i fraktavtalet anges såsom lastat på däck och befordras på det sättet.

Bestämmelse, enligt vilken till bortfraktaren överlåtes förmån på grund av försäkring, eller annan sådan överenskommelse skall betraktas såsom förbehåll om befrielse från ansvarighet.

Reglerna i denna paragraf medföra ej inskränkning i rätten att i fraktavtal upptaga föreskrifter om gemensamt haveri.

Är det, med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden eller villkor under vilka befordringen skall utföras, skäligt att genom särskild överenskommelse tages förbehåll om inskränkning av bortfraktarens ansvarighet eller om utvidgning av hans rättigheter, skall sådan överenskommelse gälla, förutsatt att konossement ej utfärdas men villkoren intagas i mottagningsbevis varav framgår att det ej är löpande handling.

122 a §¹ Bestämmelserna i 118–121 §§ om frihet från eller begränsning av ansvarighet skola tillämpas i fråga om varje talan mot bortfraktaren om ersättning för förlust eller skada, även om talan icke grundas på fraktavtalet.

Föres talan mot någon för vilken bortfraktaren svarar, är denne berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och den för vilken han svarar förpliktas utgiva få ej sammanlagt överstiga den gräns för ansvarigheten som föreskrives i 120 §.

Bestämmelserna i andra stycket gälla icke till förmån för den som visas hava vållat förlust eller skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att förlust eller skada sannolikt skulle uppkomma.

123 §¹ Utföres godsets befordran helt eller delvis av annan än bortfraktaren, skola bestämmelserna om bortfraktarens ansvar i 118–122 a §§ hava motsvarande tillämpning för den som utför befordringen. Ansvarigheten för denne och bortfraktaren skall vara solidarisk och gemensamt begränsad enligt 120 §.

Är det avtalat eller framgår det av omständigheterna att befordringen skall helt eller till bestämd del utföras av annan än bortfraktaren, får bortfraktaren utan hinder av bestämmelserna i 122 § förbehålla sig frihet

¹ Lydelse enl. SOU 1972:10

från ansvarighet för förlust eller skada som orsakats av händelse medan godset är i den andres vård. I övrigt få bestämmelserna i första stycket ej genom avtal åsidosättas till befraktarens nackdel; detta gäller även sedan konossement blivit utfärdat.

Om frakt

124 § Har överenskommelse icke träffats om fraktens storlek, skall den frakt utgå som var gångbar vid tiden för inlastningen.

Har gods inlastats i större mängd än som var avtalat, skall frakt utgå efter samma grund som för den avtalade mängden.

125 § För gods, som ej är i behåll vid resans slut, utgår frakt endast om godset gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller annat vållande på avlastarens sida eller om bortfraktaren sålt godset för ägarens räkning eller det lossats, oskadliggjorts eller förstörts enligt 119 §.

Frakt som betalats i förskott skall återbetalas, om frakt ej skall utgå enligt första stycket.

Om dröjsmål och hinder på bortfraktarens sida

126 § Ankommer fartyget för sent till lastningshamnen eller inträffar eljest dröjsmål på bortfraktarens sida, får befraktaren häva fraktavtalet, om bortfraktaren när detta slöts insett eller bort inse att ändamålet med befordringen skulle väsentligen förfelas på grund av sådant dröjsmål. Beror dröjsmålet av fel eller försummelse av bortfraktaren själv, får avtalet hävas om dröjsmålet ej är av endast ringa betydelse.

Skall fartyget enligt fraktavtalet vara färdigt att mottaga last inom viss tid, giver varje dröjsmål därmed rätt att häva avtalet.

Underrättas befraktaren om att fartyget icke kan väntas till lastningshamnen i rätt tid och vill han häva avtalet, skall han meddela bortfraktaren det utan oskäligt uppehåll. Sker det ej, har han förlorat sin hävningsrätt.

127 § Sedan lastning skett, får befraktaren icke häva fraktavtalet, om lossning av godset skulle medföra skada för annan befraktare.

128 §¹ Avser fraktavtalet bestämt fartyg och detta går förlorat eller förklaras icke vara istandsättligt efter skada, är bortfraktaren icke skyldig att utföra befordringen.

129 §¹ Har en del av resan utförts när avtalet häves enligt 126 § eller fall föreligger som avses i 128 §, är bortfraktaren berättigad att utfå avståndsfrakt för gods som finnes i behåll.

Avståndsfrakt utgör vad som återstår av den avtalade frakten, sedan

¹ Lydelse enl. SOU 1972:10

avdrag skett med belopp som bestämmes efter förhållandet mellan den återstående och den avtalade resans längd, med beaktande även av varaktigheten av och de särskilda kostnaderna för sådana resor. Avståndsfrakten får icke bestämmas till högre belopp än godsets värde.

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

130 §¹ Om det genom dröjsmål på bortfraktarens sida eller till följd av att bortfraktarens skyldighet att utföra befordringen bortfaller enligt 128 § uppkommer förlust eller skada för befraktaren som ej omfattas av 118 §, skola i fråga om bortfraktarens ansvarighet för sådan förlust eller skada bestämmelserna i sistnämnda paragraf hava motsvarande tillämpning.

Om befraktarens tillbakaträdande och om hinder på hans sida

131 § Frånträder befraktaren fraktavtalet innan lastningen börjat, har bortfraktaren rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Befraktaren är dock fri från ersättningsskyldighet, om möjligheten att avlämna, fortskaffa eller till bestämmelseorten införa godset får anses utesluten på grund av omständighet som befraktaren ej bort taga i beräkning när avtalet slöts, såsom utförselförbud, införselförbud eller annan åtgärd av myndighet, undergång av allt gods av det slag avtalet avser eller därmed jämförlig händelse, eller om det bestämda gods avtalet avser gått under genom olyckshändelse. Skulle godsets befordran medföra väsentlig olägenhet för bortfraktaren, kan också han frånträda avtalet utan ersättningsskyldighet. Den som vill åberopa omständighet som nu nämnts skall meddela det utan oskäligt uppehåll.

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

132 § Avlämnar befraktaren ej allt det gods avtalet gäller, anses han hava frånträtt fraktavtalet beträffande det som ej avlämnats. Bestämmelserna i 131 § om bortfraktarens rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada hava motsvarande tillämpning.

Vare sig bortfrakten har rätt till ersättning eller ej, kan han häva avtalet i dess helhet, om icke på anmaning betalas ersättning eller ställes säkerhet före lastningstidens utgång.

Häves avtalet, har bortfraktaren rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada, om ej sådan omständighet som avses i 131 § föreligger beträffande det felande godset.

133 § Efter lastningen får fraktavtalet icke frånträdas i lastningshamnen eller under resan, såvitt lossning av godset skulle medföra väsentlig olägenhet för bortfraktaren eller skada för annan befraktare. Om

¹ Lydelse enl. SOU 1972:10

bortfraktarens rätt till ersättning för skada och om hans rätt att häva avtalet i dess helhet gälla bestämmelserna i 131 och 132 §§.

Uttages gods i mellanhamn, har bortfraktaren alltid rätt till avståndsfrakt enligt 129 §.

134 § Då ersättning för fraktförlust och annan skada bestämmes skall hänsyn tagas till om bortfraktaren utan skäligen anledning underlåtit att medtaga annat gods.

Även om bortfraktaren icke har rätt till ersättning för skada, skall gottgörelse utgå för överliggetid och ytterligare uppehåll som ägt rum innan avtalet frånträdde.

Om ömsesidig hävningsrätt

135 §¹ Finnes, sedan fraktavtalet träffats, att resan skulle vara förenad med fara för fartyg eller last till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld eller att sådan fara väsentligt ökat, har vardera parten rätt att häva befodringsavtalet även om resan börjat. Häves avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

Kan faran avvärjas genom att en del av godset lämnas kvar eller lossas, får avtalet hävas endast för denna del. Bortfraktaren har dock rätt att, om det kan ske utan skada för annan befraktare, häva avtalet i dess helhet, såvida ej på anmaning betalas ersättning eller ställes säkerhet för fraktförlust och annan skada.

Bestämmelserna i 129 § och 134 § andra stycket hava motsvarande tillämpning.

136 § Om fartyget efter lastningen uppehålles i lastningshamnen eller i mellanhamn av fara som avses i 135 §, skall kostnaden för uppehållet fördelas på fartyg, frakt och last enligt bestämmelserna om gemensamt haveri. Häves avtalet, skall dock sådan fördelning ej äga rum i fråga om kostnad som uppstår därefter.

III. Om tidsbefraktning

137 § Vid tidsbefraktning åligger det bortfraktaren att under den tid fartyget skall stå till befraktarens förfogande utföra de resor som befraktaren avtalsenligt kräver.

138 § Bortfraktaren skall sörja för att fartyget är så bemannat, provianterat och utrustat samt i övrigt i sådant skick som kräves för vanlig fraktfart. Han är dock icke skyldig att sörja för att fartyget förses med maskinförnödenheter.

139 § Befraktaren skall ombesörja lastning, stuvning och lossning. Han har icke rätt att fordra annan medverkan därtill av befälhavare eller

¹ Lydelse enl. SOU 1972:10

besättning än som är sedvanlig vid resebefraktning i den fart som är i fråga. Ersättning för övertidsarbete eller annan särskild utgift för sådan medverkan skall befraktaren bära.

Måste bortfraktaren ersätta lastägaren för sådan förlust av eller skada på godset som uppkommit vid lastning, stuvning eller lossning och som icke beror av befälhavarens eller besättningens medverkan enligt första stycket, skall befraktaren hålla bortfraktaren skadeslös.

140 § Befraktaren skall bära sådana utgifter för resornas utförande, för vilka bortfraktaren icke svarar enligt bestämmelserna i det föregående.

141 § När konossement utfärdas, är bortfraktaren skyldig att däri intaga de villkor för godsets befordran som äro sedvanliga i den fart som är i fråga. Ådrager han sig därigenom ökat ansvar, skall befraktaren hålla honom skadeslös.

142 § Bortfraktaren är icke skyldig att utföra resa, som skulle utsätta fartyg eller ombordvarande för fara, som han icke skäligen kunnat taga i beräkning då avtalet slöts. Ej heller åligger det honom att medtaga lättantändligt, explosivt eller eljest farligt gods.

143 § Bortfraktaren är skyldig att låta fartyget anträda ny resa, även om den avtalade tiden överskrides därigenom, dock endast såvitt överskridandet kan antagas ej gå utöver vad som är skäligt.

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

144 § Tidsfrakt skall betalas i förskott för en månad i sänder.

Tidsfrakt skall icke utgå för tid som åtgår för vanligt underhåll av fartyget eller för reparation av skada, som ej orsakats genom fel eller försummelse på befraktarens sida, eller som eljest går förlorad på grund av omständighet som beror av bortfraktaren.

145 § Har fartyget förolyckats utan att tiden för olyckan kan utrönas, skall tidsfrakt utgå för hälften av den tid som kan beräknas vanligen åtgå för resa till bestämmelseorten från det ställe där fartyget sist avhördes.

146 § Ställes fartyget för sent till befraktarens förfogande eller inträffar eljest dröjsmål på bortfraktarens sida, får befraktaren häva fraktavtalet, om bortfraktaren när detta slöts insett eller bort inse att ändamålet med avtalet skulle väsentligen förfelas genom sådant dröjsmål. Beror dröjsmålet av fel eller försummelse av bortfraktaren själv, får avtalet hävas om dröjsmålet ej är av endast ringa betydelse.

Skall fartyget enligt avtalet ställas till förfogande inom viss tid, giver varje dröjsmål därmed rätt att häva avtalet.

Underrättas befraktaren om att dröjsmål kan beräknas uppstå och vill han häva avtalet, skall han meddela bortfraktaren det utan oskäligt uppehåll. Sker det ej, har han förlorat sin hävningsrätt.

147 § Uppstår skada genom dröjsmål på bortfraktarens sida eller till följd av att fartyget gått förlorat eller förklarats icke vara istandsättligt efter skada, är bortfraktaren ansvarig därför om han eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Det åligger bortfraktaren att, till sitt fredande från ansvarighet, visa att fel eller försummelse icke föreligger.

148 § Betalas tidsfrakt ej i rätt tid, har bortfraktaren rätt att häva avtalet och erhålla ersättning för fraktförlust och annan skada.

149 § Skadas fartyget till följd av fel eller försummelse av befraktaren eller någon för vilken han svarar, har bortfraktaren rätt till ersättning av befraktaren.

150 § Fraktbidrag till gemensamt haveri betalas av tidsbefraktaren ensam.

Har bärgning utförts med fartyget, skall sådan ersättning för löner och kost som avses i 229 § 1 mom. första stycket 2 tillfalla befraktaren. Den andel i bärgarlönen som enligt andra stycket av samma moment tillkommer redaren, skall fördelas lika mellan bortfraktaren och befraktaren.

IV. Om konossement

Om konossements utfärdande och innehåll

151 §¹ Med konossement förstås en av bortfraktaren eller på hans vägnar utfärdad handling som innefattar erkännande att gods av angiven art och mängd mottagits för befordran eller inlastats, förutsatt att handlingen betecknas som konossement eller däri föreskrives att godset endast utlämnas mot handlingens återfående.

Konossementet skall innehålla uppgift om dag och ort för dess utfärdande och om avlastaren. Vidare skall i mottagningskonossement angivas plats för godsets mottagande samt i ombordkonossement angivas fartygets namn och nationalitet och plats för inlastningen.

152 §¹ I konossementet skall på avlastarens begäran angivas:

1. godsets art och antingen dess vikt, mått eller stycketal, enligt avlastarens skriftliga uppgift;
2. de märken som fordras för att identifiera godset, sådana avlastaren skriftligen uppgivit dem före lastningens början, förutsatt att märkena tydligt anbragts på godset eller dess förpackning på sådant sätt att de under vanliga förhållanden förbliva läsliga till resans slut;
3. godsets synliga tillstånd;
4. i fråga om mottagningskonossement dagen då godset mottagits och i fråga om ombordkonossement dagen då inlastningen avslutats;
5. var och till vem godset skall lämnas ut på bestämmelseorten;

¹ Lydelse enl. SOU 1972:10

6. fraktens storlek samt övriga villkor för godsets befordran och utlämnande.

Bortfraktaren är icke skyldig att i konossementet utan förbehåll intaga sådan uppgift om godsets art eller dess vikt, mått, stycketal eller märken, vars riktighet han har grundad anledning att betvivla eller som han icke rimligen haft möjlighet att undersöka.

153 §¹ I förhållande till bortfraktaren är avlastaren ansvarig för riktigheten av de uppgifter om godsets märken, vikt, mått eller stycketal som han lämnat till konossementet.

154 §¹ Konossement ställes till viss man, till viss man eller order eller till innehavaren. Även om konossement är ställt till viss man, gäller det såsom orderkonossement, om utfärdaren ej gjort förbehåll mot överlåtelse genom uttrycket "icke till order" eller liknande.

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

Om rätt att utfå godset

156 § Den är behörig att fordra godsets utlämning som företer konossement och framträder såsom rätt innehavare därav genom innehållet av dess text eller, i fråga om orderkonossement, genom sammanhängande och till honom fortgående följd av överlåtelser (indossament) eller överlåtelse in blanco.

I bestämmelseorten är den som innehar ett av flera konossements-exemplar berättigad att utfå godset. I annan ort kan han ej utfå godset utan att övriga exemplar av konossementet återlämnas eller säkerhet ställes för anspråk, som innehavare av utelöpande exemplar kan göra gällande mot bortfraktaren.

157 § Om flera innehavare av konossement begära att få ut godset, får bortfraktaren icke lämna ut det till någon av dem. Han skall i stället lägga upp godset i säkert förvar för rätt mottagares räkning och ofördröjligen därom underrätta dem som fordrat utlämning.

158 § Mottagaren har icke rätt att få ut godset utan att konossementet nedsättes i taka händer och han meddelar bevis om godsets avlämnande efter hand som lossningen fortgår.

Sedan allt gods lämnats ut, skall konossementet återställas till bortfraktaren försett med kvitto.

159 § Har ansökan gjorts om dödande av konossement enligt lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling och offentlig stämning

¹ Lydelse enl. SOU 1972:10

utfärdats, är sökanden berättigad att fordra godsets utlämning, om säkerhet ställes för anspråk som kan göras gällande mot bortfraktaren på grund av det förkomna konossementet.

Om rättsförhållandet mellan bortfraktaren och mottagaren

160 § Villkoren för godsets befordran och utlämning bestämmas av konossementet såvitt angår förhållandet till mottagaren. Mot honom kan fraktavtalets innehåll i dessa delar ej åberopas, om konossementet icke hänvisar därtill.

Betalning för överliggetid eller annat uppehåll vid lastningen får icke krävas av mottagaren, om ej anteckning om kravet gjorts på konossementet. Är gemensam tid bestämd för lastning och lossning, får icke mot lastemottagaren åberopas att längre tid använts för lastningen än som anges i 87 §, om den använda tiden ej anmärkts på konossementet.

161 §¹ Konossementet gäller som bevis att bortfraktaren mottagit eller lastat godset sådant det beskrivits i konossementet, såvitt ej annat styrkes. Motbevisning får dock icke föras gentemot tredje man som förvärvat konossementet i god tro.

Har bortfraktaren känt till eller borde han ha insett att uppgift om godset var oriktig, är han icke fri från ansvarighet utan att konossementet försetts med uttrycklig anmärkning om uppgiftens oriktighet.

162 §¹ Om skada på godset eller brist i dess förpackning ej anmärkts i konossementet, ehuru bortfraktaren före utfärdandet utrönt eller bort hava utrönt skadan eller bristen, skola bestämmelserna i 161 § första stycket hava motsvarande tillämpning.

163 § Finnes godset icke motsvara vad konossementet innehåller därom, är bortfraktaren skyldig att på mottagarens begäran meddela, huruvida avlastaren förbundit sig att hålla bortfraktaren skadeslös för oriktig eller ofullständig uppgift (indemnitetsförklaring) samt att giva mottagaren del av sådan förklaring.

Om förvärv i god tro

164 § Om innehavare av konossement överläter konossementsexemplar till skilda personer, har den som först mottog sitt exemplar bättre rätt, om han därvid var i god tro. Har godset i bestämmelseorten lämnats ut till innehavare av annat konossementsexemplar, är denne likväl icke skyldig att lämna från sig vad han mottagit i god tro.

165 § Den som, genom sådant förvärv som avses i 156 §, fått konossement i sin hand är icke skyldig att lämna det från sig till den för vilken det förkommit, om han var i god tro vid sitt förvärv.

¹ Lydelse enl. SOU 1972:10

166 § Säljarens rätt enligt 39–41 §§ lagen (1905:38 s. 1) om köp och byte av lös egendom att, på grund av köparens obestånd eller underlåtenhet att fullgöra sina åligganden till följd av köpet, hindra att godset utgives eller i visst fall kräva det åter av köparens borgenärer, skall gälla även om konossement på godset överlämnats till köparen.

Säljaren har dock icke sådan rätt mot den som, genom överlåtelse från köparen, fått löpande konossement i sin hand, om han var i god tro vid förvärvet.

Om genomgångskonossement¹

167 §¹ Om i konossement anges att godsets befordran delvis skall utföras av annan än bortfraktaren, gälla för sådant genomgångskonossement bestämmelserna om konossement i tillämpliga delar.

Har genomgångskonossement utfärdats, får särskilt konossement ej utfärdas för del av befordringen utan att däri anges att godset befordras enligt genomgångskonossement.

V. Bestämmelsernas tillämpning¹

168 §¹ Bestämmelserna i 95 och 97 §§, 98 § andra stycket, 101 § första stycket, 118–122 a §§, 123 § första stycket, 152, 161 och 162 §§ samt 347 § första stycket 6 och andra stycket första punkten kunna vid befordran enligt konossement ej åsidosättas genom avtal till avlastarens eller befraktarens nackdel i vidare mån än som följer av 122 § och 123 § andra stycket.

Skall främmande rätt tillämpas på befordran enligt konossement mellan hamnar belägna i skilda stater, skola bestämmelserna i 1924 års internationella, genom 1968 års tilläggsprotokoll ändrade konvention rörande konossement eller bestämmelser i främmande lag, vilka grundas härpå och motsvara bestämmelserna i första stycket, lända till efterrättelse, om

1. konossementet är utfärdat i Sverige eller i annan stat som tillträtt konventionen jämte tilläggsprotokollet;

2. befordringen sker från hamn i Sverige eller i annan stat som avses under 1;

3. befordringen sker till hamn i Sverige eller i Danmark, Finland eller Norge;

4. konossementet föreskriver, att bestämmelserna i nämnda konvention jämte tilläggsprotokoll eller lagstiftning, som gör dem tillämpliga, skola gälla för avtalet.

Oavsett om konossement är utfärdat skall vad som föreskrives i första och andra styckena gälla i fråga om inrikes fart i Sverige, Danmark, Finland och Norge samt fart mellan dessa stater. Om för befordran i annan fart konossement utfärdats på grund av certeparti skall likaledes gälla vad som föreskrives i första och andra styckena, under förutsättning

¹ Lydelse enl. SOU 1972:10

att konossementet bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaren och innehavaren.

Angående tillämpning för viss utrikes godsbefordran av andra bestämmelser än vad sjölagen innehåller föreskrives i lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.

Bilaga 2 6 kap. SjöL, av sjölagskommittén föreslagen lydelse i SOU 1971:90

SJÄTTE KAPITLET

Om befordran av passagerare och resgods

Inledande bestämmelser

171 § Med bortfraktare förstås i detta kapitel den som, mot vederlag, yrkesmässigt eller eljest i förvärvssyfte, genom avtal åtager sig befordran med fartyg av passagerare eller passagerare och resgods. Bortfraktaren kan vara redare, befraktare (underbortfraktare) eller annan.

Med passagerare avses den som befordras eller skall befordras med fartyg enligt befodringsavtal.

Med resgods avses varje föremål, inbegripet fordon, som befordras i anslutning till avtal om passagerarbefordran men ej enligt certeparti eller konossement. Resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller eljest i sin vård under befodringen, inbegripet vad han har i eller på medfört fordon, utgör handresgods.

172 § Med undantag för 179 § och för vad som föränledes av 197 § skola bestämmelserna i detta kapitel lända till efterrättelse såvitt ej annat är avtalat eller följer av sedvänja. Dock kunna bestämmelserna i 183 §, 184 § andra stycket, 185, 186 och 188 §§ ej åsidosättas till passagerarens nackdel.

173 § Kapitlets bestämmelser hava icke tillämpning i den mån befodringen är underkastad gällande internationellt fördrag om befodrkan på järnväg.

174 § Utföres befodrkan helt eller delvis av annan än bortfraktaren, hava bestämmelserna i 176, 177, 179–183, 185, 189–198, 200–203, 347 och 348 §§ motsvarande tillämpning för den som utför befodrkan. I förhållande till passageraren skall ansvarigheten för den som utför befodrkan och bortfraktaren vara solidarisk och gemensamt begränsad enligt 194 §.

Kapitlets bestämmelser gälla i tillämpliga delar även i förhållandet

mellan bortfraktaren och den som utför befordringen. I övrigt gälla i tillämpliga delar bestämmelserna om befraktning i 5 kap.

175 § Medföljer någon ett fartyg, vilken varken är ombordanställd eller passagerare, och tillskyndas han därvid förlust eller skada, hava bestämmelserna i detta kapitel om befrielse från och begränsning av ansvarighet på bortfraktarens sida motsvarande tillämpning i den mån ansvar kan göras gällande mot redaren.

Om befordringen

176 § Bortfraktaren skall med tillbörlig omsorg sörja för att fartyget är sjövärdigt, behörigen bemannat, provianterat och utrustat såväl vid början av som vid varje tillfälle under resan samt att passagerarens och resgodsets säkra befordran tryggas i alla andra avseenden. Bortfraktaren skall även eljest i tillbörlig mån tillgodose passagerarens bästa.

Utan stöd i avtal eller sedvänja får resgods ej föras på däck.

Bortfraktaren skall sörja för att passageraren och hans resgods med tillbörlig skyndsamhet befordras till bestämmelseorten. Deviation får endast göras för räddning av människoliv eller bärgning eller av annan skälig anledning.

177 § Gäller befodringsavtalet bestämt fartyg, får bortfraktaren icke fullgöra sitt åtagande med annat fartyg.

178 § Avser befodringsavtalet bestämd person såsom passagerare, får denne icke till annan överlåta sin rätt enligt avtalet. Sedan resan påbörjats får överlåtelse ej äga rum, även om avtalet ej avser bestämd person.

179 § Passageraren är skyldig att iakttaga föreskrifter om ordning och säkerhet under befordringen.

Bestämmelserna i 60 och 61 §§ sjömanslagen (1952:530) om tvångsmedel mot och förhör med besättningsmedlem i vissa fall hava motsvarande tillämpning för passagerare.

180 § Passageraren får medföra resgods i skälig omfattning.

Känner passageraren till, att resgods är så beskaffat att dess befordran kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller gods, skall han upplysa bortfraktaren därom före resans början. Detsamma gäller, om annat resgods än handresgods kräver särskild vård. Beskaffenheten av gods som här avses skall om möjligt utmärkas på godset innan befordringen börjar.

181 § Bortfraktaren äger vägra passageraren att medföra resgods, som kan vålla fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller gods.

Har sådant resgods tagits ombord utan att bortfraktaren haft kännedom om dess beskaffenhet, får han efter omständigheterna föra det iland eller oskadliggöra eller förstöra det utan skyldighet att ersätta

skadan.

Detsamma gäller, om resgodset, efter att ha tagits ombord med bortfraktarens kännedom om dess beskaffenhet, visar sig medföra sådan fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller gods att det ej är försvarligt att behålla det ombord.

182 § Har resgods orsakat förlust eller skada för bortfraktaren, är passageraren ersättningsskyldig, om han eller någon för vilken han svarar vållat förlusten eller skadan genom fel eller försummelse.

183 § Bortfraktaren är icke skyldig att lämna ut annat resgods än handresgods förrän passageraren betalt för befordringen och för kost eller annan tjänst under resan. Uteblir betalning, äger bortfraktaren lägga upp godset i säkert förvar och genom offentlig auktion eller på annat betryggande sätt sälja så mycket att hans krav jämte förvarings- och försäljningskostnaderna täckas.

184 § Avser befodringsavtalet bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller förklaras icke vara iståndsättligt efter skada, är bortfraktaren icke skyldig att utföra befordringen.

Blir fartygets avgång från den ort där befordringen skall börja väsentligt fördröjd, äger passageraren häva avtalet.

185 § Om fartyget under resan uppehålls så att det icke skäligen kan fordras att passageraren avvaktar dess fortgång eller fartyget går förlorat eller förklaras icke vara iståndsättligt efter skada, skall bortfraktaren sörja för att passageraren och dennes resgods befordras till bestämmelseorten på annat lämpligt sätt och bära kostnaden därför. Underlåter bortfraktaren detta, äger passageraren häva avtalet.

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

186 § Anträder passageraren icke resan eller avbryter han den utan att det beror av att han avlidit eller insjuknat eller av annan skäligen anledning och bortfraktaren underrättats härom inom rimlig tid, skall passageraren utgiva avtalad befodringsavgift. Om bortfraktaren utan skäligen anledning underlåtit att medföra annan passagerare eller att eljest begränsa sin skada, skall dock beloppet jämkas därefter.

187 § Finnes, sedan befodringsavtal träffats, att resan skulle vara förenad med fara för passageraren eller för fartyg eller gods till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld eller att sådan fara väsentligt ökat, här vardera parten rätt att häva befodringsavtalet även om resan börjat. Häves avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

188 § Avbryter passageraren resan på grund av förhållande som icke kan lastas honom eller häves befodringsavtalet enligt 185 § eller, sedan

resan börjat, enligt 187 §, hava bestämmelserna i 129 § om avståndsfrakt motsvarande tillämpning i fråga om bortfraktarens rätt till del av befodringsavgiften.

Har bortfraktaren mottagit betalning utöver vad som sålunda tillkommer honom, skall han återbära överskottet.

Om bortfraktarens ansvar för passagerare och resgods

189 § Bortfraktaren är ansvarig för förlust till följd av att passageraren avlider eller drabbas av kroppsskada på grund av händelse under befordringen, om förlusten orsakas av fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken denne svarar.

190 § Bortfraktaren är ansvarig för förlust av eller skada på resgods på grund av händelse under befordringen, om förlusten eller skadan orsakas av fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Med sådan förlust eller skada likställes förlust till följd av att resgods ej utlämnats till passageraren inom rimlig tid efter ankomsten till bestämelseorten av det fartyg varmed godset har eller skulle hava befodringsrats.

Har förlust av eller skada på fordon orsakats 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 under befordringen, är bortfraktaren fri från ansvarighet enligt första stycket.

Bortfraktaren är ej heller skyldig att ersätta penningar, värdepapper, konstföremål eller andra dyrbarheter, om han ej uttryckligen och skriftligen åtagit sig sådan ansvarighet.

191 § Bortfraktaren är ansvarig för förlust till följd av sådant dröjsmål med befordringen som orsakas av fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Beror dröjsmålet av fel eller försummelse som avses i 190 § andra stycket, är bortfraktaren dock fri från ansvarighet.

Om dröjsmål med utlämning av resgods gäller 190 § första stycket.

192 § Om vållande på passagerarens sida medverkat till förlust eller skada, som avses i 189–191 §§, skall skadeståndet jämkas efter vad som finnes skäligt.

193 § Den som kräver ersättning enligt 189–191 §§ skall styrka, dels att förlusten eller skadan beror av händelse under befordringen, dels förlustens eller skadans omfattning. Utom i fall som avses i andra stycket skall han tillika visa, att dödsfall eller kroppsskada samt förlust av eller skada på handresgods orsakats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken denne svarar.

Om dödsfall eller kroppsskada samt förlust av eller skada på handresgods beror av händelse som inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand, skall bortfraktaren till sitt fredande från ansvarighet styrka att förlusten eller

skadan ej orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Detsamma gäller alltid i fråga om förlust av eller skada på annat resgods och förlust på grund av dröjsmål som avses i 191 §.

Påstår bortfraktaren, att förlust eller skada på fordon beror av orsak för vilken han enligt 190 § andra stycket icke svarar eller att passageraren genom eget vållande medverkat till förlust eller skada, ankommer det på honom att styrka detta förhållande.

194 § Bortfraktarens ansvarighet för förlust och skada som avses i 189–191 §§ skall ej, utan att uttrycklig och skriftlig överenskommelse träffats därom, för en och samma händelse överstiga

1. (femhundratusen) francs för varje passagerare för förlust på grund av dödsfall eller kroppsskada;

2. tiotusen francs för varje passagerare för förlust av eller skada på handresgods, som icke förvaras i eller på medfört fordon;

3. trettiotusen francs för förlust av eller skada på varje fordon jämte handresgods, som förvaras i eller på fordonet;

4. sextontusen francs för varje passagerare för förlust av eller skada på annat resgods; samt

5. befodringsavgiftens dubbla belopp för passagerares förlust på grund av dröjsmål som avses i 191 §.

Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.

Med franc förstås den enhet som anges i 348 §.

195 § Bortfraktaren äger ej åberopa rätt till begränsning av ansvarigheten enligt 194 §, om det visas att han själv vållat förlusten eller skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att förlust eller skada sannolikt skulle uppkomma.

196 § I fall av kroppsskada eller dröjsmål med befordran av passagerare skall denne inom femton dagar efter ilandstigningen skriftligen underrätta bortfraktaren därom. Sker det ej, anses passageraren hava kommit iland oskadad och i rätt tid såvitt annat icke styrkes.

I fall av uppenbar skada på resgods och vid dröjsmål med befordran av resgods skall passageraren skriftligen underrätta bortfraktaren senast då godset föres iland eller utlämnas. I andra fall skall sådan underrättelse givas inom femton dagar efter nämnda tid. Detta har motsvarande tillämpning vid förlust av resgods, varvid fristen räknas från den tid då ilandföring eller utlämning skulle hava ägt rum. Lämnas ej sålunda föreskriven underrättelse, anses passageraren hava mottagit godset oskadat och i rätt tid såvitt annat icke styrkes.

Underrättelse enligt andra stycket fordras ej, om godsets tillstånd klarlagts vid gemensam besiktning då passageraren mottog det.

197 § Förbehåll om befrielse från eller inskränkning av bortfraktarens ansvarighet enligt 189–191 §§ eller om lättnad i hans bevisbörda är utan verkan, om förbehållet träffats före den händelse varom fråga är och hänför sig till

1. i fråga om passagerare, den tid då denne är ombord, under ombord-

eller ilandstigning eller under sjötransport mellan fartyg och land, förutsatt att den transporten omfattas av befodringsavgiften eller transportmedlet ställs till förfogande av bortfraktaren;

2. i fråga om handresgods, den tid då godset är ombord eller föres ombord eller iland, antingen omedelbart eller genom sådan sjötransport som avses under 1, eller också då godset är i bortfraktarens förvar på kaj eller i eller på stations- eller annan anläggning i hamn; eller

3. i fråga om annat resgods, tiden från det att godset överlämnats till bortfraktaren till dess det lämnats ut till passageraren.

Bestämmelserna i första stycket gälla icke vid befodran av levande djur som resgods.

198 § Utan hinder av bestämmelserna i 197 § första stycket är bortfraktaren berättigad att genom uttrycklig och skriftlig överenskomelse med passageraren förbehålla sig att denne själv skall stå risken för förlust och skada intill ett belopp av ettusenfemhundra francs i fråga om varje fordon och etthundra francs i fråga om passagerarens övriga resgods. Avräkning härför sker från beloppet av liden förlust eller skada.

Bestämmelserna i 195 § hava motsvarande tillämpning.

199 § Är det avtalat eller framgår det av omständigheterna att befodringen helt eller till bestämd del skall utföras av annan än bortfraktaren, får bortfraktaren utan hinder av bestämmelserna i 197 § förbehålla sig frihet från ansvarighet för sådan förlust, skada eller dröjsmål som orsakas av händelse under den del av befodringen som utföres av den andre.

200 § Riktas krav på ersättning för förlust eller skada mot någon för vilken bortfraktaren svarar, äger denne göra gällande samma invändningar om befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren, om han visar att han ådragit sig ansvarigheten i sin tjänst. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och den för vilken han svarar förpliktas utgiva få ej sammanlagt överstiga den gräns för ansvarigheten som föreskrives i 194 §.

Bestämmelserna i första stycket gälla icke till förmån för den som visas hava vållat förlust eller skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att förlust eller skada sannolikt skulle uppkomma.

201 § Krav på ersättning för passagerares kroppsskada eller dröjsmål med passagerarbefodran får endast väckas av passageraren själv eller på hans vägnar.

Krav på ersättning för förlust till följd av passagerares dödsfall får väckas endast av den avlidnes rättsinnehavare eller någon som genom dödsfallet mistat försörjare och endast under förutsättning att rättsinnehavaren eller den som sålunda lidit förlust enligt domstolslandets lag eljest är berättigad att göra sådant ersättningskrav gällande.

Krav på ersättning för förlust eller skada som avses i 189–191 §§ får endast göras gällande i överensstämmelse med bestämmelserna i detta kapitel, även om kravet icke grundas på befodringsavtalet.

202 § Bestämmelser om hänskjutande till viss domstol eller till skiljemän av tvist angående ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods finnas i 14 kap.

Bestämmelser om preskription finnas i 15 kap.

Om tillämplig lag

203 § Bestämmelserna i 189, 190, 192–202, 337 och 347 §§ eller också motsvarande bestämmelser i 197 års internationella konvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss eller främmande lagstiftning som gör konventionen tillämplig skola lända till efterrättelse här i riket, om befordringen utföres

1. med fartyg registrerat här eller i annan stat, som tillträtt nämnda konvention;

2. enligt befordringsavtal, som träffats här eller i annan sådan stat;

3. med avtalsenlig avgångs- eller bestämmelseort här eller i annan sådan stat.

Tillägg

I betänkandena SOU 1971:90 och 1972:10 hänvisas på några ställen till den lagrådsremiss med *förslag till skadeståndslag* som beslöts den 19 mars 1971. Efter yttrande av lagrådet den 16 december 1971 avläts till riksdagen proposition i ämnet den 14 januari 1972 nr 5. Enligt prop. har skett viss omarbetning av föreslagna ändringar i jämkningsreglerna i 67 § SjöL och 50 § sjömanslagen. Riksdagen har numera antagit lagförslagen; den nya lagstiftningen träder i kraft den 1 juli 1972.

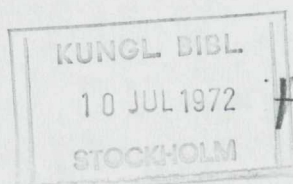
Hänvisningar till lagrådsremissen förekommer i *SOU 1971:90* s. 57 not 2 (jfr s. 44). Där angivna sidor i lagrådsremissen motsvaras i prop. av s. 235 ff, 532 ff och 540. — I *SOU 1972:10* s. 48 not 16 (jfr s. 45) gjorda hänvisningar till lagrådsremissen motsvaras i prop. av s. 191 ff och 216 ff.

Rättelser till SOU 1971:90

- sid. 35 vänsterspalten rad 22 står: hållit
skall vara: hålla
- sid. 56 högerspalten rad 16—17 står: Ansvarsgrunden
skall vara: Ansvarsfrihetsgrunden
- sid. 67 högerspalten rad 4 står: motsvarande
skall vara: motsvarade
- sid. 141 rad 2 står: För
skall vara: Före

Rättelser till SOU 1972:10

- sid. 41 högerspalten rad 15 står: engelskjudikatur
skall vara: engelsk judikatur
- sid. 60 högerspalten rad 12 skall lyda: från ansvarighet för skada till följd av orsak, som icke
- sid. 69 högerspalten rad 4 skall lyda: denna rätt; friskrivning från ansvar medges



Statens offentliga utredningar 1972

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Ämbetsansvaret II. [1]
Sjölagskommittén. 1. Godsbefordran till sjöss. [10] 2. Sjölagens befraktningskapitel. [51]
Skadestånd IV. [12]
Revision av vattenlagen. Del 2. [14]
Grundlagberedningen. 1. Ny regeringsform • Ny riksdagsordning. [15] 2. Ny regeringsform • Ny riksdagsordning (Följdförfattningar) [16] 3. Nomineringsförfarande vid riksdagsval • Riksdagen i pressen. [17] 4. Norge och den norska exilregeringen under andra världskriget. [18]
Domstolsväsendet IV. Skiljedomstol. [22]
Vägraktavtalet II. [24]
Konsumentköplag. [28]
Abortfrågan. Remissyttranden. [39]
Familj och äktenskap. I. [41]
Landskapsvård genom täktsamverkan. [46]
Data och integritet. [47]
Tryckfrihet och reklamen. [49]

Försvarsdepartementet

Personal för tyg- och intendenturförvaltning. [3]
1970 års försvarsutredning. Säkerhets- och försvarspolitiken. [4] 2. Riksdagen och försvarsplaneringen. [48]
Skyddsrum. [50]

Socialdepartementet

1968 års barnstugeutredning. 1. Förskolan 1. [26] 2. Förskolan 2. [27]
Familjestöd. [34]

Kommunikationsdepartementet

CKR. (Centrala körkortregistret) [5]
Svavarfartslag. [21]

Finansdepartementet

Förenklad löntagarbeskattning. [11]
Vägrafikbeskattningen. [42]
Reformerad skatteutjämning. [44]

Utbildningsdepartementet

Reklamutredningen. 1. Reklam I. Beskattning av reklamen. [6]
2. Reklam II. Beskrivning och analys. [7] 3. Reklam III. Ställningstaganden och förslag. [8] (Utkommer senare.)
4. Reklam IV. Reklamens bestämningsfaktorer. [9] (Utkommer senare.)
Uppsökande verksamhet för cirkelstudier inom vuxenutbildningen. [19]
Läs- och bokvanor i fem svenska samhällen. Litteraturutredningens läsvanestudier. [20]
Högre utbildning — regional rekrytering och samhälls-ekonomiska kalkyler. [23]
1968 års beredning om stat och kyrka. 1. Samhälle och trossamfund. Slutbetänkande. [36] 2. Samhälle och trossamfund. Bilaga 1–19. [37] 3. Samhälle och trossamfund. Bilaga 20. Andra trossamfunds ekonomi. [38]
Kulturminnesvård. [45]

Jordbruksdepartementet

Lag om hälso- och miljöfarliga varor. [31]
Skogsbrukets frö- och plantförsörjning. [35]

Handelsdepartementet

Konsumentupplysning om försäkringar. [29]

Inrikesdepartementet

Kommersiell service i glesbygd. [13]
Bostadsanpassningsbidrag. [30]
Förhandlingsrätt för pensionärer. [33]
Konkurrens i bostadsbyggandet. [40]

Civildepartementet

Kommunalt samlingsstyre eller majoritetsstyre? [32]

Industridepartementet

Svensk möbelindustri. [2]
Naturgas i Sverige. [25]
Utnyttjande och skydd av havet. [43]