



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1930: 11
JUSTITIEDEPARTEMENTET



U T K A S T

TILL

LAGBESTÄMMELSER

OM

B E F R A K T N I N G

(5 KAP. 109—168 §§ SJÖLAGEN)

UTARBETAT INOM

DE NORDISKA SJÖLAGSTIFTNINGSKOMMITTÉERNA

S T O C K H O L M

1 9 3 0

Statens offentliga utredningar 1930

Kronologisk förteckning

-
1. Jordbruksutredningens betänkanden. 1. Betänkande angående åtgärder för vete- och rågmärknadens stödjande. Beckman. 76 s. Jo.
 2. Jordbruksutredningens betänkanden. 2. Betänkande angående jordbrukets kreditförhållanden. Beckman. viij, 179 s. Jo.
 3. Skydd för äldre kulturföremål. Idun. 191 s. H.
 4. Jordbruksutredningens betänkanden. 3. Betänkande angående vissa åtgärder för mejerihanterings och smör-exportens främjande. Beckman. viij, 129 s. 11 pl. Jo.
 5. Förslag till vissa ändringar i vallagen för skyddande av partibeteckningar. Norstedt. (4), 38 s. Ju.
 6. Gränsen för Sveriges territorialvatten. Av Torsten Gihl. Norstedt. 312 s. U.
 7. Betänkande med förslag till lotsförordning sammt andra författningar och föreskrifter rörande lotsverket. Marcus. xvj, 365 s. H.
 8. Domänverkets omfattning, uppgifter och organisation. Tiden. 333 s. 1 karta. Fl.
 9. Betänkande med förslag angående ordnande av den lägre lantbruksundervisningen. Marcus. 727 s. Jo.
 10. Utredning och förslag beträffande åtgärder för ökad användning av svenska lantbruksprodukter vid allmänna inrättningar m. m. Marcus. 21 s. 3 tab. Jo.
 11. Utkast till lagbestämmelser om befraktning. Norstedt. 154 sid. Ju.
-

Ann. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 93) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

Tryckt som manuskript.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1930: 11
JUSTITIEDEPARTEMENTET



UTKAST
TILL
LAGBESTÄMMELSER
OM
BEFRAKTNING
(5 KAP. 109—168 §§ SJÖLAGEN)

UTARBETAT INOM
DE NORDISKA SJÖLAGSTIFTNINGSKOMMITTÉERNA

STOCKHOLM 1930
KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER
301286



STATENS OFFENTLIGA TRYCKERIEN 1901 11
SVEA-DESKA KUNGLIGA BOKHÅLLNINGEN



UTKAST

OM

INOMSTÄMMANDE

OM

BERÄKNING

(S. 100-108 & 210-212)

UTARBETAD AF

DE KÖNIGSKA KAMMAREN

STOCKHOLM 1901

PAUL WILHELMSON, C. A. WILHELMSON & SÖNER

1901

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Förord till det svenska avtrycket	4
Inledning	5
Utkast till lagbestämmelser om befraktning	9
Parallelltexter	79
Konossementskonventionen jämte översättning	127
Kommerskollegii utlåtande den 15 oktober 1927 över riksdagens skrivelse an- gående utredning om viss ändring i sjölagen	152

Förevarande utkast är ett resultat av samarbetet mellan de av regeringarna i Sverige, Danmark, Finland och Norge tillsatta sjölagstiftningskommittéerna, i vilka såväl jurister som representanter för det praktiska livet haft säte.

Utkastet är till såväl form som innehåll av preliminär beskaffenhet, i det att slutlig ståndpunkt icke intagits till de olika föreliggande spörsmålen.

Det har ansetts önskvärt, att innan de i utkastet berörda ämnena slutbehandlas och definitiva förslag framläggas, yttranden över utkastet inhämtas från myndigheter, korporationer och andra, vilkas intressen närmast beröras av den ifrågasatta lagstiftningen. Icke minst har detta syntts vara förhållandet med hänsyn till den ledning, som därigenom kan vinnas för besvarandet av frågan om lämpligheten av att vårt land tillträder 1924 års konossementskonvention.

Vid offentliggörande av utkastet har den gemensamma upplagan, som jämsides återgiver dansk, finsk, norsk och svensk lagtext, ansetts böra till lättnad vid sådan granskning åtföljas av ett med anmärkningar försett avtryck av det svenska lagförslaget samt av ett avtryck av konossementskonventionen jämte översättning därav. Anmärkningarna avse icke att utgöra fullständiga motiv till utkastet, utan endast att i vissa fall klarlägga och belysa den svenska lagtextens innebörd och dess förhållande till gällande sjölag. Därjämte påpekas i korthet vissa viktigare skiljaktigheter mellan det svenska utkastet och de övriga texterna.

Anmärkas må slutligen, att utkastet avser blott att ersätta 109—168 §§ sjölagen men uppenbarligen medför konsekvenser med avseende å åtskilliga andra lagrum i nämnda lag, av vilka i detta sammanhang påpekas särskilt 8, 31, 48—52, 53—59, 169—173 och 284 §§. Därjämte må framhållas, att därest utkastet skulle framläggas som ett förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen, vissa jämkningar i redaktionen äro av nöden för vinnande av överensstämmelse med språkbruket i sjölagen i övrigt och i försäkringsavtalslagen.

Inledning.

Efter de skandinaviska sjölagarnas tillkomst hava under årens lopp framträtt upprepade krav på en fullständig revision av desamma. På hösten 1917 tog norska regeringen initiativ till ett för Sverige, Danmark och Norge gemensamt arbete för revision av de skandinaviska sjölagarna, varefter delegerade för de tre länderna sammanträdde under oktober 1918 i Stockholm för att överlägga angående anordnandet av ifrågavarande arbete samt omfattningen av detsamma. Med godkännande av vad de delegerade förordat uppdrog Kongl. Maj:t enligt beslut den 31 december 1918 åt en kommitté att deltaga i det överenskomna arbetet. Kommittéer med motsvarande uppdrag blevo tillsatta i Danmark och Norge, varefter även Finland anslöt sig till samarbetet.

Kommittéerna enade sig om att först upptaga till behandling den så att säga sociala delen av sjölagstiftningen ävensom att ur sjölagen utbryta denna del att utgöra en särskild lag. I enlighet därmed avgåvo kommittéerna under loppet av år 1920 förberedande förslag till *sjömanslag* och lag om ändring i vissa delar av sjölagen, vilka förslag voro med varandra nära överensstämmande. Sedan förslagen blivit föremål för yttrande av vederbörande myndigheter och olika sammanslutningar av redare och sjöfolk, avgåvos slutliga förslag under år 1921. Ur dessa förslag framgingo tvenne den 15 juni 1922 utfärdade lagar, nämligen sjömanslagen och lag om ändring i vissa delar av sjölagen.

Vid sidan av detta arbete påbörjades revisionen av bl. a. *befraktnings- och haverikapitlen*.* Sedan från norsk sida framlagts dels ett förberedande utkast till bestämmelser om tidsbefraktning, dels ock ett med motiv försett förberedande utkast till bestämmelser om befraktning samt dessa varit föremål för behandling inom kommittéerna, nedsattes ett redaktionsutskott,** som våren 1922 utarbetade ett förberedande förslag till bestämmelser om befraktning, innehållande dansk, norsk och svensk lagtext. Detta förslag dryftades vid

* Den svenska kommittén bestod vid denna tid av dåvarande rådmannen *Knut Dahlberg*, ordförande, försäkringsdirektören *Harald Andersson*, dispaschören *Per Hasselrot*, sjökaptenen *Nils Larsson*, skeppsredaren, vice häradshövdingen *Frans Malmros*, advokaten, vice häradshövdingen *Gustaf Sandström* samt direktören *Vollrath Tham* med dåvarande hovrättsassessorn *John Alsén* som sekreterare. Den 7 september 1920 utsågs jämväl dåvarande revisionssekreteraren *Algot Bagge* till ledamot av kommittén. Sedan Dahlberg den 27 oktober 1920 utnämns till statsråd, förordnades dels Bagge att under Dahlbergs statsrådskap vara ordförande, dock med rätt för Dahlberg att, då han så önskade, utöva ordförandeskapet, dels ock hovrättsrådet *Hugo Wikander* att till utgången av 1921 vara ledamot av kommittén, såvitt anginge befraktningsavtalet. Efter det Dahlberg den 2 december 1921 utnämns till häradshövding, förordnades Bagge till ordförande och Wikander till ledamot av kommittén.

** Redaktionsutskottet bestod av: för Sverige *Bagge*, *Wikander* och *Alsén*, för Danmark höjesteretsdomern *Tybjerg* och professorn *Sindballe*, för Finland justitierådet *J. Serlachius* och advokaten *E. Serlachius* samt för Norge dåvarande expeditionschefen *Alten*.

ett plenarmöte i Helsingfors den 4—15 juli 1922, varvid framhölls, bl. a., behovet för näringslivets män att i sjölagen erhålla en mera kasuistisk ledning för avgörandet av viktigare, i praxis mera ofta förekommande fall. Vid mötet uppdrogs åt redaktionsutskottet att på grundval av den förda diskussionen genomgå och granska utkastet samt i övrigt framlägga förslag till de ändringar, vartill förnyad granskning kunde föranleda.

Sedermera inträdde emellertid ett avbrott i de nordiska sjölagstiftningskommittéernas verksamhet som sådan, beroende på återupptagandet av det till följd av världskriget avbrutna internationella lagstiftningsarbetet på sjöättens område. Hösten 1922 hade nämligen till ny internationell behandling upptagits förslag till internationella konventioner rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser dels i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användas till fart i öppen sjö, dels ock i fråga om sjöpanträtt och fartygshypotek. Därjämte upptogs detta år till officiell internationell behandling jämväl ett förslag till fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement (de s. k. Haagreglerna). Med hänsyn därtill, att det återupptagna arbetet för utvecklingen av internationella sjörättsregler måste öva ett högst betydande inflytande på den nordiska sjölagsrevisionen, framför allt i den mån en samverkan i dylikt syfte mellan de sjöfartsidkande nationerna utsträcktes till att avse sjörettens centrala delar, ansågs en mer omfattande reformering av sjölagstiftningen i ett land, som vore berett att deltaga i det internationella arbetet, näppeligen kunna med framgång genomföras utan avvaktande av de resultat, som kunde framgå av de internationella förhandlingarna. I anledning därav förordnade Kungl. Maj:t den 30 november 1923 — efter det kommittéarbetet som sådant legat nere sedan den 1 april samma år —, att arbetet skulle vila tills vidare och intill dess annorlunda bleve bestämt. Tillika förordnades emellertid, att de ledamöter av den svenska sjölagstiftningskommittén, vilka chefen för justitiedepartementet utsåge, skulle deltaga i de sammanträden, som erfordrades för slutförande av arbetet å de nordiska kommittéernas utkast rörande befraktning.

På grund härav genomgicks våren 1924 vid tvenne nordiska möten* 1922 års förslag till bestämmelser om befraktning med hänsyn särskilt tagen till de anmärkingar och förslag, som framkommit vid 1922 års möte i Helsingfors. Arbetet resulterade i »Foreløbigt Udkast til Bestemmelser om Befragtning, Juli 1924».**

Under åren därefter vilade de nordiska sjölagstiftningskommittéernas verksamhet såsom sådan, varemot genom särskilda delegerade*** utfördes det arbete,

* I dessa möten deltog: för Sverige *Bagge* och *Wikander*, för Danmark *Tybjerg* och *Sindballe*, för Finland *J. Serlachius* och *E. Serlachius* samt för Norge *Alten* och direktören *Jantzen*.

** I en från svensk sida utsänd p. m. hade framhållits önskvärdheten därav, att utkastet mera än förut lämnade kasuistisk ledning för avgörandet av viktigare, i praxis mera ofta förekommande fall; att åt linjefarten skänktes större beaktande än som skett i 1922 års utkast; samt att hänsyn såvitt möjligt toges till strömningarna inom det internationella sjörettsarbetet.

*** A svensk sida förordnades *Wikander* den 7 augusti 1925 att såsom sakkunnig inom justitiedepartementet biträda med fortsatt utredning av vissa internationella sjörettsfrågor. I den skandinaviska behandlingen av ämnet deltog, utom *Wikander*, även *Bagge*.

som resulterade i 1928 års lagstiftning om *redareansvar och sjöpanträtt*, varigenom med svensk sjörätt införlivades förutnämnda konventioner rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser dels i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användas till fart i öppen sjö, dels ock i fråga om sjöpanträtt och fartygshypotek.

Den 11 maj 1928 blev emellertid frågan om sjölagstiftningskommittéernas arbete ånyo föremål för Kungl. Maj:ts prövning, i det att de danska, finska och norska regeringarna läto uttala sin benägenhet för återupptagande av det sedan 1924 vilande gemensamma nordiska sjölagstiftningsarbetet. Såsom grund för arbetets återupptagande åberopades dels att man ej längre behövde räkna med att befraktningsrätten skulle bli föremål för en allmänt internationell behandling, dels ock att de förarbeten å befraktningsrättens område, vilka föreläge såsom resultat av de nordiska kommittéernas föregående verksamhet, nu syntes böra i möjligaste mån tillgodogöras. Vid ärendets föredragning framhöll justitieministern, att då han av hänsyn till den uppfattning, vilken framförts av de övriga nordiska ländernas regeringar, nu funne sig böra tillstyrka, att Kungl. Maj:t måtte lämna sin medverkan till ett fullföljande av samarbetet å ifrågavarande rättsområde, han därvid ansåge böra göras den begränsning, att arbetet, vad deltagandet från svensk sida anginge, icke utan Kungl. Maj:ts särskilda beslut utsträcktes till andra delar av sjörätten än reglerna angående *befraktning och därmed omedelbart sammanhörande ämnen*. Såsom underlag för detta arbete syntes komma att tjäna det lagutskast i ämnet, vars text föreläge färdig efter senaste gemensamma sammanträde — i juli 1924 — mellan de nordiska kommittéernas redaktionsutskott. Med hänsyn till att 1927 års riksdag hos Kungl. Maj:t gjort framställning om skyndsamt utredning beträffande ändrade lagbestämmelser angående ersättning för överliggetid, syntes det önskvärt, att denna framställning jämte därmed sammanhängande spörsmål i fråga om reglerna angående lastning och lossning bleve föremål för särskilt övervägande. Då arbetet för gemensam nordisk lagstiftning å befraktningsrättens område komme att fortsättas, borde till överläggning upptagas frågan om de nordiska ländernas ställning till den internationella konventionen rörande de s. k. Haagreglerna. Sedan frågan dryftats under det förberedande arbetet, syntes den böra underställas regeringarnas prövning. I enlighet med justitieministerns hemställan bemyndigades han att förordna en person* att från svensk sida deltaga i fortsatt nordiskt samarbete på sjörettslagstiftningens område, så vitt anginge befraktningsrätten och därmed omedelbart sammanhörande ämnen.

Sedan fråga upptagits angående de nordiska ländernas tillträde av konsumentskonventionen samt därav betingade lagstiftningsåtgärder, hölls i Köpenhamn under hösten 1929 en nordisk konferens.** Vid denna konferens vidtogos de ändringar i och gjordes de tillägg till 1924 års utkast, som skulle möjliggöra, där så ansåges önskvärt, en anslutning av de nordiska länderna till

* Med stöd av Kungl. Maj:ts nämnda bemyndigande förordnades den 20 juni 1928 professorn *A. Ernberg* att från svensk sida deltaga i nämnda samarbete.

** I konferensen deltog: för Sverige *Bagge, Ernberg* och *Wikander*, för Danmark *Sindballe*, för Finland sjöfartsrådet *A. Lindberg* och *E. Serlachius* samt för Norge *Alten*.

konventionen. Dessa förändringar föranledde därjämte en omparagrafering av 1924 års utkast. Däremot företogs inga andra ändringar än de, som påkallades av konossementskonventionen.*

Enligt Kungl. Maj:ts förordnande den 18 oktober 1929 hava inom justitiedepartementet** utarbetats för remiss till sjöfarts- och andra organisationer erforderliga förklarande anmärkningar till 1924 års fraktavtalslagstiftningsutkast, sådant detta föreligger efter däri vid nyssnämnda konferens vidtagna ändringar.***

* Under konferensen framhölls, att vid ett eventuellt undertecknande av konventionen måhända vore av nöden att göra förbehåll beträffande de fall av befordring till sjöss, som avses i de i Bern den 23 oktober 1924 träffade internationella överenskommelserna angående godsbefordring å järnväg samt angående befordring å järnväg av resande och resgods.

** Anmärkningarna hava utarbetats av *Wikander* såsom inom justitiedepartementet tillkallad sakkunnig och hava, innan de av honom slutligen avfattats och här offentliggöras, dryftats med bland andra vissa personer, som på ett tidigare eller senare stadium tagit en mera huvudsaklig del i det svenska lagstiftningsarbetet på befraktningsavtalets område, nämligen *Alsén, Bagge, Ernberg* och *Hasselrot*.

*** Vad angår *haverikapitlet*, föreligger ett av *Hasselrot* utarbetat förslag till lagbestämmelser med motiv. Vissa förarbeten äro gjorda även för revisionen av *befälhavarekapitlet*. Dessutom har av *Bagge* utarbetats ett av motiv åtföljt förslag till lag i anledning av tillträde till den internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om *statsfartygs fri- och rättigheter*.

Utkast

till

Lagbestämmelser om befraktning.¹⁾

¹⁾ Utkastet avser icke avtal om bogsering och passagerares befordran. Det sönderfaller i fyra huvudavdelningar: 1) om resebefraktning (1—53 §§); 2) om tidsbefraktning (54—63 §§); 3) om konossement (64—81 §§); samt 4) om ogiltighet av vissa förbehåll (82—87 §§). Huvudavdelningen om tidsbefraktning saknar motsvarighet i sjölagens befraktningskapitel. Under det att resebefraktningen enligt sitt typiska innehåll går ut på att bortfraktaren för befraktarens räkning skall frakta gods, därvid frakt i regel icke utgår, om godset icke finnes i behåll vid resans slut, avser tidsbefraktningsavtalet, att bortfraktaren under viss tid, varunder fartyget skall stå till förfogande för befraktaren, skall utföra de resor, tidsbefraktaren i överensstämmelse med tidsbefraktningsavtalet påfordrar, och att frakten skall utgå efter den tid, fartyget varit i tidsbefraktarens tjänst. Utanför utkastet faller överlåtande av fartyg till annan att nyttja det till sjöfart för egen räkning (skeppslega). I översiktighetens intresse hava i utkastet — i motsats till förhållandet enligt sjölagen — konossementsreglerna sammanförts i en särskild huvudavdelning.

I. Om resebefraktning.¹⁾

¹⁾ Genom sammanförande av innehållet i denna huvudavdelning under vissa underrubriker har man sökt uppnå större överskådlighet. Innehållet i resebefraktningsavsnittet är i enlighet därmed uppdelat på regler om: lastningsplats, lastningstid, lastning, resans utförande, vårdnaden av godset, godsets lossning och utlämnande, frakten, dröjsmål å bortfraktarens sida, underlåtet avlämnande av gods och godsets återtagande samt ömsesidig rätt att häva avtalet.

Om lastningsplatsen.

1 §. ¹⁾

Är ej viss lastningsplats genom avtal bestämd,²⁾ äge befraktaren fordra, att fartyget förläggas till den plats, han anvisar,³⁾ såvida hinder ej möter att dit förlägga fartyget samt detta kan där ligga flott och säkert och med intagen last därifrån åter utlöpa.⁴⁾

Har befraktaren ej i rätt tid anvisat plats för lastningen, skall fartyget förläggas till sedvanlig lastningsplats.⁵⁾ Kan det ej ske, välje bortfraktaren lastningsplats, dock med skälig hänsyn tagen till befraktarens behov av bekväm lastningsplats.

¹⁾ Denna paragraf svarar mot 114 § första stycket S. L.

²⁾ Lika litet som S. L. innehåller utkastet uttryckligt stadgande om skyldighet för bortfraktaren att förlägga fartyget till i befракtningsavtalet bestämd plats. Jfr motiven till S. L., i vilka framhålles, att om i befракtningsavtalet viss plats är bestämd för lastens intagande, det åligger befälhavaren att dit förlägga fartyget. »Omständigheter, som hindra honom att komma dit, är det hans sak att undanröja; den kostnad, sådant föranleder, träffar honom, det uppehåll, som därav uppstår, bliver hans skada.» Sätillvida finnes emellertid en reglering i S. L., som i 116 § andra stycket stadgas, bl. a., att om genom avtal viss plats bestämts för lastens intagande, men fartyget är så djupgående, att det icke kan förläggas till den plats, som avtalats, bortfraktaren skall bekosta godsets framförande till fartygets sida.

³⁾ Enligt S. L. tillkommer rätt att anvisa lastningsplats blott befракtare av helt fartyg, resp. samtliga befракtare av ett fartyg, om de förena sig om viss lastningsplats. Angående stycke-gods-befordran se 3 § i utkastet. Utkastet vilar på uppfattningen, att om redare sluter flera certepartier utan att göra förbehåll om lastningsplatsen, han har att finna sig i att befракterna anvisa olika lastningsplatser.

⁴⁾ Enligt S. L. åligger det befракturen, där han vill bestämma lastningsplats, att *på anmaning* ofördröjligen meddela befälhavaren behörig anvisning. Liksom på sin tid förslaget till S. L. utgår i stället utkastet därifrån, att bortfraktaren icke bör åläggas någon ovillkorlig skyldighet att göra särskild anmälan för erhållande av anvisning å lastningsplats, i det att befракturen utan uppehåll torde kunna erhålla kunskap om fartygets ankomst och sålunda utan någon särskild anmälan komma i tillfälle att vidtaga nödiga anordningar. Genom det med tysk rätt överensstämmande uttrycket »i rätt tid» lämnas möjlighet att taga hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet vid avgörandet av frågan, om befракturen bevarat eller försuttit rätten att anvisa lastningsplats.

⁵⁾ Enligt förslaget till S. L. ålåg det bortfraktaren, då ej viss lastningsplats genom avtal bestämts och ej heller befракturen anvisat lastningsplats, att förlägga fartyget för lastens intagande till *vanlig lastningsplats*, varmed enligt motiven till S. L. åsyftades plats, där sådant gods, som certepartiet avser, vanligen inlastas. Förslaget ändrades emellertid under riksdagsbehandlingen, enär en dylik bestämmelse ansågs å bortfraktaren lägga en skyldighet, som han icke enligt gällande lag hade och som icke skäligen syntes böra åligger honom. Särskilt uttalades, att inom den hamn, där lasten skulle lämnas, befälhavaren icke vore pliktig att framföra godset längre än fartyget kunde flyta. Jfr 116 § S. L., som dock avser det fallet, att fartyget är så djupgående, att det icke kan förläggas till den plats, som avtalats, resp., där icke viss lastningsplats avtalats, icke inkomma i den hamn, befракtningsavtalet bestämmer. Av sjölagen obeaktade äro andra anledningar till att fartyget icke kan förläggas till rätt lastningsplats, t. ex. trafikanhopning. Utkastet söker i 1 § andra stycket giva en allmän lösning av problemet om fartygets förläggning, då ej viss lastningsplats bestämts genom avtal och befракturen ej heller anvisat sådan. Principiellt förpliktas bortfraktaren att förlägga fartyget till sedvanlig lastningsplats. Där sådant ej kan ske, tillkommer det emellertid bortfraktaren att välja lastningsplats, dock med skäligen tagen till befракturens behov av bekväm lastningsplats. Den närmare innebörden av ifrågavarande stadgande klargöres av 7 §, varav framgår, huruvida lastningstid kan börja löpa, ehuru fartyget icke förlagts till rätt lastningsplats, 8 §, som behandlar tidsförlust i följd av att fartyget förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats, samt 13 § andra stycket, varigenom bortfraktaren för visst fall förpliktas att mottaga godset på sedvanlig plats, ehuru fartyget ej förlagts dit.

2 §. ¹⁾

Befraktaren äge, vare sig viss lastningsplats är avtalad eller ej, få fartyget förhålats från en lastningsplats till annan, ²⁾ men gälde själv kostnaden.

¹⁾ Paragrafen svarar mot 114 § andra stycket S. L.

²⁾ Det har ansetts onödigt att i lagen uttryckligen utsäga, att den plats, till vilken förhållning skall ske, skall vara »bekväma». — Ej heller har i utkastet upptagits bestämmelsen, att ersättningen i händelse av tvist skall bestämmas av skiljemän, i följd varav bestämmandet tillkommer domstol.

3 §.

Vid stycke-gods-befordran äga bestämmelserna i 1 och 2 §§ tillämpning endast försåvitt sådant må anses avtalat. ¹⁾

¹⁾ Jfr vad ovan under 1 § anföres. Det har icke ansetts möjligt att vid stycke-gods-befordran, där måhända en stor mängd befraktare sänder gods med samma fartyg, bringa reglerna i 1 och 2 §§ i tillämpning annat än då sådant må anses avtalat. Tvekan har dock rått angående 1 § andra stycket.

Om lastningstiden.

4 §. ¹⁾

Bortfraktaren vare skyldig låta fartyget för lastning kvarligga viss tid utan ersättning (liggetid) och därefter viss tid mot ersättning (överliggetid). Liggetiden tillsammans med överliggetiden utgör fartygets lastningstid.

¹⁾ 4 § i utkastet svarar mot 118 § första stycket S. L. Angående frågan, om överliggetiden bör bibehållas, jfr 5 § under ³⁾.

5 §.

Där ej annat är avtalat, utgör liggetiden den tid, som skäligen ¹⁾ må anses under vanliga omständigheter ²⁾ åtgå för lastningen på platsen, samt överliggetiden hälften av liggetiden. ³⁾

Tiden räknas i arbetsdagar och arbetstimmar. ⁴⁾ ⁵⁾ ⁶⁾ ⁷⁾

¹⁾ Jfr 119 § första och andra styckena S. L. Utkastet utgår därifrån, att på grund av utvecklingen i det praktiska livet sjölagens regler numera måste anses otidsenliga; fartygens alltjämt växande storlek och värde göra det nämligen numera nödvändigt att utnyttja tiden så effektivt som möjligt. Särskilt har man ansett, att det icke är fartygets dräktighet, som i främsta rummet är avgörande för liggetidens längd, utan fastmera lastens mängd och art samt de hjälpmedel till lands och ombord, varöver man förfogar för lastens lastning och lossning. Den hastighet, med vilken lasten avlämnas, måste stå i viss överensstämmelse med den hastighet, varmed den kan föras ombord och stuvas, därvid emellertid hänsyn måste tagas jämväl till förhållandena på platsen. I överensstämmelse med önskemålet att tiden må effektivt utnyttjas står att den legala liggetiden icke, såsom enligt S. L:s skala, räknas allenast i hela dagar, utan i dagar och timmar. — Angående tid, som icke inräknas i lastningstiden, se 8 §.

²⁾ Åtgår på grund av särskilda omständigheter, t. ex. att en lastkran blivit obrukbar, längre tid än vanligt vid lastningen, får detta icke beaktas vid beräkningen av liggetiden.

³⁾ Stadgandet svarar mot bestämmelsen i 120 § första stycket S. L. Övervägande stämning har inom kommittén funnits för att bibehålla den legalla överliggetiden, ehuru densamma i allmänhet ej erkännes av de moderna sjölagarna. Avgörande härvid har varit, framför allt, att certepartierna allmänt upptaga bestämmelser om överliggetid och att lagen ansetts böra avfattas i överensstämmelse med det sedvanliga.

⁴⁾ Enligt 119 § tredje stycket S. L. räknas icke sön- och helgdagar såsom liggedagar, såvida icke genom överenskommelse *liggedagarna* bestämts till visst antal löpande dagar. Däremot beräknas enligt 120 § första stycket S. L. *överliggedagarna* såsom löpande dagar, då överliggetiden måste betraktas som en tid, under vilken fartyget uppehålls utöver den, som strängt taget varit nödvändig för inlastningen, och vilken i varje fall kunnat användas för resan, om lastningen avslutats i rätt tid. Utkastet åter utgår från, att befraktarens säkerhet kräver, att även överliggetiden räknas i arbetsdagar och arbetstimmar; i motsatt fall kan rätten till överliggetid för honom bli fullkomligt illusorisk. Bortfraktarens intresse har ansetts vederbörligen tillgodosett genom stadgandet i 9 §, att *ersättning* för överliggetid beräknas för löpande dagar och timmar. Det har förutsatts att bestämmelsen om arbetsdagar och arbetstimmar skall tillämpas även på avtalad liggetid, om ej annat överenskommit.

⁵⁾ I 119 § fjärde stycket S. L. stadgas, att i liggedagarna inräknas jämväl de uppehåll, som orsakas genom fartygets förhållning från en lastningsplats till annan, efter ty i 114 § andra stycket sägs. Bestämmelsen fanns emellertid ej i förslaget till S. L., men inflöt i S. L. till följd av erinran från H. D:s sida, att stadgande i sådant hänseende syntes behöfligt. Då lastningstiden enligt 6 § i utkastet börjar löpa, när fartyget i enlighet med anmälan är å lastningsplatsen, samt utkastet yttrar sig endast om de uppehåll, som icke skola inräknas i lastningstiden, har det emellertid förmenats knappast erforderligt att giva särskild föreskrift i ifrågavarande avseende.

⁶⁾ Det har under utarbetandet av utkastet varit ifrågasatt att som förut-sättning, för att överliggetid skall börja löpa, fordra notifikation av befälhavaren, att liggetiden gått till ända. Stadgande i sådant avseende har dock förmenats dels vid avtalad liggetid mindre påkallat, dels vid legal liggetid ägnat att framkalla ett längre gående ställningstagande av befälhavaren till redarens förmån än vad understundom är riktigt och önskvärt.

⁷⁾ I detta sammanhang må anmärkas, att man icke ansett det riktigt att i utkastet upptaga motsvarighet till stadgandet i 122 § S. L., det befälhavaren är pliktig att medtaga gods, som avlämnats före lastningstidens utgång, ändå att fartyget för godsets intagande och stuvning uppehålls utöver lastningstiden. Befraktarens intresse har nämligen ansetts behörigen tillgodosett, då överliggetid står till hans förfogande.

6 §.

Lastningstiden börjar den dag, då fartyget i enlighet med anmälan ¹⁾ till avlastaren är å lastningsplatsen ²⁾ och färdigt att intaga last. Tiden räknas ³⁾ från det klockslag, då arbetet på platsen sedvanligen börjar på morgonen, försåvitt anmälan gjorts ⁴⁾ senast klockan fyra eftermiddagen föregående arbetsdag, samt i annat fall från och med den tid på dagen, då arbetet återupptages efter middagsrasten, försåvitt anmälan gjorts senast klockan tio förmiddagen samma dag. Anmälan, som här sägs, kan icke med laga verkan göras, förrän fartyget ankommit till lastningsorten.

Är särskild avlastare ej anvisad eller är dennes vistelseort okänd, ⁵⁾ må anmälan göras hos befraktaren. Är den, hos vilken anmälan skall göras, icke att träffa på platsen och varder i sådant fall meddelande på ändamålsenligaste sätt till honom avsänt, anses anmälan därmed gjord. ⁶⁾ ⁷⁾

¹⁾ Enligt förslaget till S. L. gällde, att anmälan med laga verkan kunde göras först efter det fartyget var färdigt att å *behörig lastningsplats* mottaga last. S. L. fick sin nuvarande lydelse efter det vederbörande utskott i riksdagen anmärkt, att underrättelse borde kunna lämnas, var helst i hamnen fartyget befunde sig, om blott fartyget i övrigt vore färdigt att intaga last. Utkastet överensstämmer alltså med S. L. såtillvida, som anmälan kan göras, innan fartyget är å lastningsplatsen, men kräver icke, att fartyget skall vara färdigt att mottaga last, då anmälan göres.

²⁾ Med »lastningsplatsen» avses här avtalad lastningsplats eller, där ej viss lastningsplats avtalats, den plats, som enligt 1 § är rätt lastningsplats eller ock genom parternas uttryckliga eller stillatigande samtycke godtages såsom lastningsplats. Att lastningstiden i visst fall kan börja löpa, även om fartyget ej befinner sig å rätt lastningsplats eller icke på någon lastningsplats alls, se 7 §.

³⁾ Enligt S. L. gäller, att lastningstiden ej löper förr än från och med nästa helgfria dag efter det fartyget blivit förlagt till vederbörlig lastningsplats. Enligt utkastet räknas den tid, som skall föregå lastningstidens början, från anmälan. Givet är, att utkastets ståndpunkt härutinnan kan leda till, att bortfraktaren anmäler fartyget färdigt till en tidpunkt, som han senare finner vara för tidig. Detta medför dock i sådant fall ersättningsskyldighet för honom enligt grunderna för 49 § i utkastet; det har ock varit under övervägande att göra bortfraktaren ersättningsskyldig oberoende av fel och försummelse. Bortfraktaren riskerar därjämte att få göra ny anmälan, om den första ej håller streck. Vid sådant förhållande har hänsyn till möjligheten att inbespara tid tillmätts större betydelse än risken att i ett eller annat fall tiden beräknas för kort och lasten därför nedföres för tidigt. Jfr även anm. ¹⁾.

⁴⁾ Enligt S. L. gäller, att underrättelsen, för att lastningstiden skall börja löpa från och med nästa helgfria dag, skall vara meddelad senast kl. 4 eftermiddagen föregående söckendag. Meddelas sådan underrättelse å helgdag eller senare än klockan fyra eftermiddagen å söckendag, räknas underrättelsen såsom avgiven först följande söckendag. Enligt utkastet åter föreligga följande möjligheter, nämligen 1. anmälan senast klockan 10 en söckendag: början efter middagsrasten samma dag; 2. anmälan efter klockan 10 men senast klockan 16: början följande söckendags morgon; 3. anmälan efter klockan 16 en söckendag eller å helgdag: början följande söckendag efter middagsrasten.

⁵⁾ Enligt S. L. 118 § andra stycket andra punkten gäller, att om avlastaren icke är känd eller icke att träffa, underrättelsen skall meddelas genom kungörelse i tidning inom orten eller på annat där brukligt sätt. Det har under förarbetena till utkastet ansetts rimligt, att om särskild avlastare ej anvisats eller dennes vistelseort är okänd, anmälan kan göras hos befraktaren med samma verkan, som om den gjorts hos avlastaren.

⁶⁾ Jfr lagen den 11 juni 1915 om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område 40 §.

⁷⁾ Liksom sjölagen nämner utkastet *avlastaren*, endast då det ansetts av särskild vikt att framhäva honom. Även om utkastet gäller vad i motiven till S. L. åsyftas med uttalandet, att ehuru förslaget i allmänhet talar endast om *befraktaren* såsom bortfraktarens medkontrahent, detta icke hindrar, att andra personer kunna hava inträtt i befraktarens rätt samt att de av eller mot dem vidtagna rättshandlingar kunna hava samma verkan, som om de företagits av

eller mot befraftaren. Utkastet utgår från att — såsom i motiven till S. L. uttalas — det är en grundsats, vars giltighet icke lärer kunna dragas i tvivelsmål, att befraftaren äger till annan överlåta de rättigheter, honom enligt befraftningsavtalet tillkomma, men ändock är ansvarig för de förbindelser, avtalet ålägger honom. Över huvud hava i förevarande avdelning de problem, som uppstå på grund av *underbortfraktning* lämnats oregrerade.

7 §.

Kan ¹⁾ fartyget icke förläggas till rätt lastningsplats, ²⁾ utgöre detta icke hinder för lastningstidens början, försåvitt nämnda förhållande beror av befraftaren eller eljest av omständighet, som denne framför bortfraktaren bort taga i beräkning.

¹⁾ För att lastningstiden skall börja löpa, kräves det enligt 6 § i utkastet principiellt, bland annat, att fartyget är å lastningsplatsen. Från denna regel uppställer förevarande paragraf undantag för det fall, att av befraftaren eller eljest av omständighet, som denne framför bortfraktaren bort taga i beräkning, är beroende, att fartyget icke förläggas till rätt lastningsplats. Det utgör som bekant ett av de mest omtvistade problemen i läran om lastningsplatsen, vem rätteligen har att bära följderna därav, att fartyget icke kan förläggas till rätt lastningsplats. Orsakerna till ett sådant förhållande kunna vara av de mest olika slag. Det har därför ansetts nödvändigt att åt avgörande i det särskilda fallet överlämna, huruvida viss förekommande omständighet är av beskaffenhet att till sina verkningar böra drabba den ena eller den andra av parterna. Utkastet står i detta avseende på samma ståndpunkt som den nya holländska sjölagen, vid vars utarbetande förevarande spörsmål var föremål för ingående diskussion.

²⁾ Rätt lastningsplats är, om parterna icke överenskommit om viss lastningsplats, den i första paragrafen bestämda platsen. Har lastningsplats ej anvisats eller kan bortfraktaren ej gå till anvisad plats, skall enligt 1 § fartyget förläggas till sedvanlig plats. Möter härför hinder, skall bortfraktaren välja lastningsplats med skälig hänsyn tagen till befraftarens behov av bekväm lastningsplats. Alla dessa platser kunna, beroende på omständigheterna, bliva rätt lastningsplats. Emellertid kan det hända, att fartyget icke kan förläggas till någon av de omförmälda platserna. Detta är det fall, som avses i 7 §.

8 §.

I lastningstiden inräknas icke den tid, som går förlorad på grund av hinder från fartygets sida ¹⁾ eller därigenom att fartyget i fall, som i 1 § andra stycket sägs, på grund av djupgående eller annan omständighet, som bortfraktaren framför befraftaren bort taga i beräkning, ²⁾ förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats. ³⁾

¹⁾ I 119 § S. L. uttalas detta uttryckligen i fråga om liggetiden. Motsvarande bestämmelse finnes däremot icke i fråga om överliggetiden. De danska motiven till S. L. beteckna det emellertid som självklart, att bortfraktaren icke kan kräva ersättning för tid, varunder fartyget icke kan taga mot last. — Utkastet har icke upptagit motsvarighet till stadgandet i 119 § tredje stycket S. L., att om hinder från fartygets sida icke varat längre än en halv arbetsdag, endast en halv dag avräknas. Jfr 9 § under ³⁾.

²⁾ Enligt 116 § andra stycket S. L. åligger det bortfraktaren att bekosta godsets framförande till fartygets sida, om genom avtal viss plats är bestämd

för lastens intagande, men fartyget är så *djupgående*, att det icke kan förläggas till den plats, som avtalats, eller om fartyget, då viss lastningsplats icke avtalats, på grund av förut sagd anledning icke kan inkomma i den hamn, befraktningsavtalet bestämmer. Förslaget till S. L. upptog motsvarande bestämelse, om fartyget, då viss lastningsplats icke avtalats, på grund av djupgående icke kunde förläggas till vanlig lastningsplats i hamnen. Ändringen vidtogs av riksdagen i samband med den ändring som berörts vid 1 § under ⁵). På hemställan av vederbörande utskott avfattades därjämte bestämmelsen så, att den blev tillämplig, endast såvida viss hamn eller vissa hamnar angåves i befraktningsavtalet, men däremot icke, när befraktaren i certepartiet betingat sig rätt att framdeles bestämma den hamn, där lasten skulle intagas, och sålunda övertagit den bortfraktaren eljest åliggande skyldigheten att undersöka, om fartygets beskaffenhet tilläte dess ingående i den hamn, befraktaren valde. Något uttryckligt uttalande, vem som har att bära den tidsförlust, som må kunna uppstå genom sådant förläggande, göres däremot icke i lagen. Ej heller beröres annat hinder än fartygets djupgående. Utkastet, som i denna paragraf reglerar frågan om tidsförlusten, utgår liksom i 1 § andra stycket från att fartyget principiellt skall förläggas till sedvanlig lastningsplats och gör regeln tillämplig ej blott då hindret är djupgående, utan även då det utgöres av annan *omständighet, som bortfraktaren framför befraktaren bort taga i beräkning*. Har fartyget däremot förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats till följd av omständighet, som befraktaren framför bortfraktaren eller båda lika bort taga i beräkning, medför detta icke någon förlängning av lastningstiden.

³) Med stadgandet åsyftas icke att avgöra spörsmålet, huruvida befraktaren över huvud är pliktig att avlämna last, ehuru fartyget icke är på rätt lastningsplats. Svaret på detta spörsmål måste bliva beroende på en prövning i det särskilda fallet, huruvida hans intresse väsentligen åsidosättes genom sådant förläggande av fartyget, som i paragrafen avses.

9 §.

Ersättning för överliggetid beräknas för löpande dagar och timmar. För den i 8 § nämnda tid utgår dock icke ersättning. ¹)

Är ej avtal träffat om ersättningens storlek, skall ersättning erläggas med ett med hänsyn till frakten och omständigheterna i övrigt skäligt belopp. ²) ³)

¹) Enligt 120 § första stycket S. L. beräknas överliggedagarna såsom löpande dagar. Såsom vid 5 § under ⁴) framhållits, räknas däremot enligt utkastet även överliggetiden i arbetsdagar och arbetstimmar. Ersättningen för densamma beräknas däremot för löpande dagar och timmar. Undantag från denna regel har däremot självfallet bort göras för tid, som går förlorad på grund av hinder från fartygets sida eller därigenom, att fartyget i fall, som avses i 1 § andra stycket, på grund av djupgående eller annan omständighet, som bortfraktaren framför befraktaren bort taga i beräkning, förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats. Av 8 § framgår nämligen, att sådan tid över huvud icke inräknas i lastningstiden.

²) Detta stadgande innefattar en mycket betydande ändring i förhållande till gällande rätt. Enligt S. L. 120 § andra stycket skall ersättning för överliggedagar, där ej annat avtal skett, utgå med 30 öre om dagen för varje ton av fartygets dräktighet, om fartyget är segelfartyg, och med 40 öre, om det är ångfartyg. Ersättning för del av dag skall utgå såsom för hel överliggedag, där samma del utgör mer än hälften av en arbetsdag, men eljest för en halv arbetsdag. Denna regel torde visserligen allmänt erkännas innebära den

stora fördelen, att man har ett klart rättesnöre att gå efter. Det har emellertid ansetts i förevarande avseende gälla alltför stora belopp, för att man skulle kunna föredraga enkelhet och klarhet framför rättvisa. Avsikten med tillerkännande av överliggetidsersättning är ju att giva redaren ett rimligt vederlag för hans skyldighet att viss tid utöver liggetiden giva befraktaren rådrum för att avlämna last. Det har därför ansetts nödvändigt att göra regeln om överliggetidsersättningens storlek elastisk, så att densamma kan lämpas efter bland annat tonnageets skiftande värde, som i sin ordning beror på fraktmarknadens växlingar. — I samband härmed må särskilt anmärkas, att i motion vid 1927 års riksdag yrkades, att riksdagen måtte anhålla, det Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning rörande sådan ändring i 120 § sjölagen, att den där omförmälda ersättningen för överliggedagar erhöles en av penningvärdets fall och av fartygens ökade driftsomkostnader betingad skälig höjning. Efter hemställan av första lagutskottet beslöt riksdagen skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning, huruvida och på vilket sätt ändring rörande sjölagens bestämmelser om ersättning för överliggetid borde åvägabringas. Utskottet framhöll, bland annat, att utskottet funne det uppenbart, att sjölagens bestämmelser om överliggetidsersättning ej längre vore tidsenliga. Förutom den betydande förändring, penningvärdet undergått efter sjölagens antagande år 1891, hade jämväl andra faktorer, som inverkade å det belopp, varmed nämnda ersättning borde utgå, förändrats. Så hade en ny typ, segelfartyg med motor, kommit i bruk och vunnit en alltmer ökad användning. De brister, som sålunda vidlåde ifrågavarande bestämmelser, medförde visserligen ingen nämnvärd olägenhet för den större sjöfarten, enär ersättningen för överliggetid där allmänt vore reglerad i avtal. I de fall, där av en eller annan anledning avtal om ersättning ej kommit till stånd, måste emellertid vederbörande åtnöjas med den i sjölagen bestämda, numera alldeles otillräckliga gottgörelsen för den av uppehållet i hamn vållade förlusten. Utskottet ansåg därför frågan om ändring av bestämmelserna rörande överliggetid böra göras till föremål för närmare utredning, därvid den betydelse, som förefintligheten av s. k. motorseglare utövade å lagstiftningen i förevarande hänseende, borde komma under särskilt övervägande.*

³⁾ När förslaget icke upptager motsvarighet till stadgandet, att man ej räknar med mindre än *hel*, resp. *halv* överliggedag, beror detta dels därpå, att man numera i certepartierna allmänt avtalar om betalning för mindre del av dag, dels ock därpå, att det numera kan röra sig om högst betydande belopp, även när det gäller mindre del av dag.

10 §.

Ersättning för överliggetid är för varje dag förfallen till betalning. ¹⁾

Varder i händelse av tvist om ersättning säkerhet ställd för det omtvistade beloppet, äge bortfraktaren icke göra anteckning på konossementet om fordringsanspråket. ²⁾ ³⁾

¹⁾ Stadgandet överensstämmer med 120 § tredje stycket S. L. Huruvida underlåtenhet att betala bör medföra hävningsrätt, får avgöras på grundvalen av allmänna rättsregler.

²⁾ I de danska och norska sjölagarna 120 § tredje stycket stadgas uttryckligen, att om betalning av överliggetidsersättning icke är erlagd, då fartyget är färdigt att avgå, befälhavaren äger å konossementet göra anteckning om

* Jfr kommerskollegii utlåtande den 15 oktober 1927 över riksdagens skrivelse i ämnet, härvid fogat som bilaga sid. 152, samt justitieministerns anförande till statsrådsprotokollet den 11 maj 1928 återgivet ovan sid. 7.

fordringens belopp. Motsvarande stadgande fanns i det svenska förslaget till sjölag. I motiven uttalas, att det följde av förslagets 143 § (144 § S. L.), att befälhavare ej kunde av lastemottagare utsöka fordran, som uppkommit vid inlastning, såvida icke anteckning därom skett i konossementet, men att i detta sammanhang däremot bort stadgas rätt för befälhavaren att göra dylik anteckning. Varför sistnämnda stadgande uteslutits ur S. L., framgår icke av förarbetena. Utkastet upptager nu uttryckligt stadgande i detta avseende. Att märka är emellertid, att bortfraktaren icke äger göra anteckning på konossementet om fordringsanspråket, om säkerhet ställes för det omtvistade beloppet. Har säkerhet blivit ställd, har det nämligen ansetts onödigt och olämpligt, att det omtvistade beloppet skulle kunna avfordras mottagaren.

³⁾ Det har varit under övervägande att upptaga stadgande, att om bortfraktaren icke inom natt och år efter säkerhetens ställande vid domstol anhängiggjort talan om utfående av överliggetidsersättning, säkerheten går åter.

11 §.

Är genom avtal bestämd gemensam tid för lastning och lossning, må för lastningen icke tagas i anspråk större del än att tillräcklig tid återstår för lossningen. ¹⁾

Överliggetid må därvid icke beräknas, förrän liggetiden i dess helhet gått till ända. ²⁾ ³⁾

¹⁾ I praktiken vållas ofta svårighet av spörsmålet, huru lång del av tiden kan tagas i anspråk för lastningen, då en *gemensam* tid bestämts för lastning och lossning. Om t. ex. 14 dagar bestämts för lastning och lossning och överliggetiden i enlighet därmed är 7 dagar, är det icke klart, huru lång tid bortfraktaren är pliktig att på lastningsplatsen avbida last. Den frågan framställer sig, om han skall vänta hälften av de 14 dagarna och hela överliggetiden *eller* hälften av de 14 dagarna och halva överliggetiden *eller* måhända så lång tid, att man kan beräkna, det tillräckliga tiden är över, för att lossningen skall kunna bli färdig till överliggetidens slut. I utkastet har man ansett rimligast att lösa spörsmålet på sistnämnda sätt.

²⁾ Jfr stadgandet i 137 § S. L., att om lossning och lastning äger rum i ett sammanhang för samma persons räkning, överliggedagar ej må beräknas, förrän liggedagarna för vardera gått till ända. Det har ansetts rimligt, att vederbörande icke skall behöva *betala* för dröjsmål vid lossningen, om han påskyndar lastningen så mycket, att dröjsmålet vid lossningen därmed uppväges.

³⁾ I förslaget till S. L. fanns i 137 § tredje stycket upptaget stadgande, att om i befraktningsavtal bestämts viss tid gemensamt för lastning och lossning, befälhavaren ägde före fartygets avgång från lastningsorten av befraktaren erhålla bevis om det antal dagar, som åtgått till inlastningen. Det framhålls i motiven, att det låge i sakens natur, att befälhavaren måste anses berättigad till sådant bevis, för att kunna göra gällande sin rätt till ersättning för överliggetid vid lossning, men att detta dock ansetts böra uttryckligen sägas. Stadgandet utgick emellertid ur förslaget efter det inom H. D. anmärkts, att intet äventyr funnes i förslaget utsatt för avlastarens underlåtenhet att meddela omförmälda erkännande och att sådant äventyr icke heller lämpligen syntes böra bestämmas, då befälhavaren utan svårighet kunde annorledes skaffa sig erforderlig bevisning. Stadgande i sådant avseende har ej upptagits i utkastet. Ej heller har där upptagits bestämmelse, att bortfraktaren är berättigad att på konossementet upptaga den tid, som använts till lastningen, något som oberoende av lagstadgande torde vara klart och allmänt praktiseras.

12 §.

Vid styckeogodsbefordran skall, där ej annat må anses avtalat, godset avlämnas inom skäligen tid efter tillsägelse. ¹⁾ ²⁾

¹⁾ Jfr 123 § första stycket S. L. Uttrycket »inom skäligen tid» i utkastet svarar mot termen »så tidigt, att det bekvämligen kan intagas och stuvvas», i nyssnämnda lagrum. I S. L. utsäges tillika, att om avlastaren icke är känd eller icke att träffa, tillsägelse sker, på sätt 118 § för sådant fall stadgar, d. v. s. genom kungörelse i tidning inom orten eller på annat där brukligt sätt. Jfr ock 36 § i utkastet. Sedan upplysts, att i praxis sådan kungörelse knappast förekommer, har ett tidigare upptaget stadgande om kungörelse uteslutits.

²⁾ I 121 § S. L. uttalas uttryckligen, att bestämmelserna angående viss lastningstid ej gälla för fartyg, som gör regelbundna resor mellan vissa orter efter en på förhand kungjord plan. I motiven erinras, att enligt lydelsen av 1864 års sjölag bestämmelserna om liggetid skulle vara tillämpliga å all befraktning utom den, som angår styckeogods, men att det likväl vore uppenbart, att om befraktaren befraktat ett fartyg med vetskap om, att det användes i regljär fart, befraktningen måste anses hava skett under det villkor, att lastningstid ej skulle äga rum, vilket funnits lämpligen böra uttalas. Utkastet utgår från att särskilt stadgande i detta avseende ej är erforderligt, i följd varav den allmänna regeln blir avgörande, om ej annat må anses avtalat. Under förarbetena har även betonats svårigheten att uppdraga en bestämd gräns mellan fartyg, som gör regelbundna resor mellan vissa orter efter en på förhand kungjord plan, och andra fartyg. På grund av sistnämnda förhållande har i förslaget icke upptagits stadgandet i 123 § andra stycket S. L.

Om lastningen.

13 §.

Befraktaren skall avlämna godset vid fartygets sida, med mindre annat må anses avtalat. ¹⁾ Bortfraktaren skall taga det ombord och utföra stuvningen. ²⁾

Varder fartyget i fall, som i 1 § andra stycket sägs, på grund av djuggående eller annan omständighet, som bortfraktaren framför befraktaren bort taga i beräkning, förlagt till annan än sedvanlig lastningsplats, vare dock bortfraktaren pliktig att på sistnämnda plats mottaga godset. ³⁾

¹⁾ Stadgande i detta avseende finnes i 116 § första stycket S. L. När utkastet — ehuru samtliga regler i detsamma äro dispositiva, med mindre annat följer av stadgandena i avdelning IV — i detta sammanhang uttryckligen hänvisar till möjligheten, att annat må anses avtalat, beror detta därpå, att sedvanan i detta avseende spelar en synnerligen stor roll. Sådan sedvana föreligger t. ex. i fråga om laster av is, kol, malm, lös säd, många andra slags bulk-laster samt gods, som avlämnas i packhus.

²⁾ S. L. uttalar i 116 § första stycket, att »övrige lastningskostnaden ävensom kostnaden för godsets stuvning samt för nödigt underlag och garnering skall av bortfraktaren bestridas». Utkastet åter utgår från, att lagen bör uttala sig om ej blott kostnaderna för, utan även själva *utförandet* av inlastningen och stuvningen. Av skyldigheten att utföra inlastning och stuvning har ansetts följa skyldighet att bära kostnaderna därför, med mindre annat må anses avtalat. I motiven till S. L. anmärkes för övrigt, att det å vissa orter lär vara brukligt, att kostnad för stuvning, underlag och garnering delvis be-

strides av befraftaren, men att det ej synts lämpligt att genom ett uttryckligt stadgande tillerkänna giltighet åt en dylik sedvänja.

³⁾ Stadgandet äger viss motsvarighet i 116 § andra stycket S. L. Jfr ovan 1 § under ⁵⁾, 8 § under ²⁾ samt 9 § under ¹⁾. Av stadgandet framgår, att bortfraktaren, när han under de i stycket angivna förhållanden för godset från den sedvanliga lastningsplatsen till fartyget, företager en transport, som försiggår för hans egen räkning och på hans egen risk.

14 §.

Godset skall avlämnas i sådan ordning och på sådant sätt, att det kan bekvämligen tagas ombord och behörigen stuvas. ¹⁾

¹⁾ Stadgandet saknar motsvarighet i S. L. Detsamma har sin grund däri, att bortfraktaren har ansvaret för att stuvningen utföres på vederbörligt sätt, så att dels de olika partierna ej vålla skada på varandra genom sin tyngd, utläkning, utdunstning eller annorledes, dels ock fartygets sjövärdighet ej sättes i fara.

15 §.

Bortfraktaren skall sörja för att inlastningen sker med behörig skyndsamhet. ¹⁾

Gods må ej lastas på däck, med mindre sådant må anses avtalat. ²⁾ ³⁾ ⁴⁾

¹⁾ Till befraftarens förfogande står enligt 5 § i utkastet såsom liggetid den tid, som skäligen må anses under vanliga omständigheter åtgå för lastningen på platsen. En förutsättning för att denna tid, liksom överliggetiden, skall kunna fullt utnyttjas av befraftaren är, att bortfraktaren sörjer för att inlastningen sker med behörig skyndsamhet. Bortfraktarens skyldighet i detta avseende fastslås genom förevarande stadgande, som saknar motsvarighet i sjölagen.

²⁾ Jfr stadgandet i 117 § S. L., att utan avlastarens samtycke hans gods icke må lastas å fartygets däck eller i dess båt eller hängas på sidan utombords. S. L. innebar i detta avseende en avvikelse från 1864 års sjölag så tillvida, som sistnämnda lag för lastning på däcket visserligen i allmänhet krävde uttrycklig tillåtelse, men dock gjorde undantag för »sådant, som anses såsom däckslast, efter varje ords bruk». Avvikelsen från 1864 års sjölag motiverades därmed, att tillvaron av en dylik kutym hade betydelse allenast för det fall, att den kunde anses *åberopad* i befraftningsavtalet. I utkastet har man ansett lämpligt att använda en något mera omfattande avfattning än S. L. Jfr för övrigt York-Antwerpenreglerna 1924, Regel I.

³⁾ Man har förmenat det vara överflödigt att upptaga bestämmelsen i S. L., att lasten icke må lastas i fartygets båt eller hängas på sidan utombords, enär bestämmelsen måste anses såsom en nödvändig följd därav, att det icke är tillåtet att stuva lasten på däck, och för övrigt sakna större praktisk betydelse.

⁴⁾ Av 76 § andra stycket i utkastet framgår, att mot konossementsinnehavare icke må åberopas, att godset lastats å däck, med mindre anmärkning därom skett i konossementet.

16 §.*

Avlämnas gods, som kan medföra äventyr för människor, fartyg eller annat

* Motsvarande § i 1924 års oförändrade utkast hade följande lydelse:

16 §.

Avlämnas gods, som kan medföra äventyr för människor, fartyg eller annat gods, skall sådant tydligt utmärkas å godset samt avlastaren lämna de upplysningar i övrigt, som äro erforderliga till förebyggande av skada.

gods, skall detta tydligt utmärkas å godset samt avlastaren lämna de upplysningar, som äro erforderliga till förebyggande av skada. ¹⁾

Har sådant gods inlastats utan att bortfraktaren med kännedom om dess beskaffenhet samtyckt till inlastningen, eller har på grund av inlastat gods fara uppstått, äge bortfraktaren efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att ersätta skadan. ²⁾ ³⁾

¹⁾ De i 16 § första stycket angivna förpliktelseerna hänföra sig till »farligt» gods, m. a. o. gods, som vid inlastningen kan anses generellt sett innebära fara. Jfr stadgandena i 115 § S. L. angående det fall, att någon inlastar gods, vars förande kan medföra äventyr för fartyget eller för den övriga lasten, utan att ange denna godsets beskaffenhet eller utan att iakttaga de föreskrifter, som för försändande av sådant gods må vara givna, resp. inlastar gods utan befälhavarens vetskap eller oriktigt angiver gods, som inlastas. Utkastet har utgått från att föreskriften i 143 § första stycket S. L. lämpligen borde tillämpas även i fråga om farligt gods, då avlastarens förpliktelse icke borde vara mindre beträffande farligt gods än med avseende å sådant gods, som fordrar särskild vård. Då genom utkastet avlastaren förpliktas att lämna »de upplysningar, som äro erforderliga till förebyggande av skada», har detta förmenats utgöra en lämplig medelväg mellan, å ena sidan, S. L:s ståndpunkt, innefattande blott skyldighet att »angiva» godsets farliga beskaffenhet, och, å den andra, ifrågasatt förpliktelse att »presteras erforderliga garantier». — Angående ömsesidig rätt i vissa fall att häva avtalet, se 53 § i utkastet.

²⁾ Med stadgandet i utkastet avses att återgiva konossementskonventionen Art. 4 § 6. Enligt denna paragraf kan nämligen dels gods av lättantändlig, explosiv eller farlig beskaffenhet, till vars inlastning fraktföraren, befälhavaren eller fraktförarens agent icke skulle hava samtyckt, om han känt till dess beskaffenhet eller egenskaper, när som helst före lossningen och var som helst utlossas, förstöras eller oskadliggöras av fraktföraren utan skadeståndsskyldighet från hans sida, dels ock gods, som inlastats med fraktförarens kännedom och samtycke, men som blir farligt för fartyg eller last, på samma sätt av honom lossas, förstöras eller oskadliggöras utan ansvarsskyldighet för bortfraktaren utom vid gemensamt haveri. Härmed må jämföras 115 § andra stycket S. L., som avser både gods, »vars förande kan medföra äventyr för fartyget eller för den övriga lasten», och annat gods. Beträffande båda slagen av gods göres emellertid enligt ordalagen till en förutsättning för ifrågavarande befogenhet, att avlastaren förfarit oriktigt vid inlastningen. Det är dock uppenbart att i överensstämmelse med allmänna regler bortfraktaren måste äga rätt till skyddsåtgärder, även om avlastaren icke förfarit på nyssnämnda sätt. Vad angår den åtgärd, som bortfraktaren företager enligt 16 § andra stycket, är lagrummets mening, att han ej skall bruka större våld än nöden kräver. En dylik tanke kan ock avläsas 115 § andra stycket S. L.

³⁾ Utkastet saknar motsvarighet till bestämmelserna i 115 § S. L., att om någon inlastar gods utan befälhavarens vetskap eller oriktigt angiver gods, som inlastas, han är pliktig att därför erlagga högsta frakt, som för dylikt gods gällde i lastningsorten för sådan resa, som fartyget företager; och att inlastaren har att gälda full frakt, ändå att godset föres i land eller kastas över bord. I det förra avseendet har skillnaden mellan sjölagens stadgande om högsta frakt, som för dylikt gods gällde i lastningsorten, samt utkastets i förevarande fall analogt tillämpliga bestämmelse i 44 § om utgivande av å lastningsorten gångbar frakt förmenats ej vara tillräckligt betydelsefull för att motivera en särskild reglering. I det senare avseendet hava i stället för sjölagens särskilda regel grunderna för de allmänna reglerna i 52 § andra stycket i utkastet ansetts böra tillämpas. Jfr 44 § under ²⁾.

17 §.

Avlämnas gods, som fordrar särskild vård, skall sådant uppgivas och tydligt utmärkas å godset. ¹⁾

Penningar, värdepapper och andra värdeföremål skola uttryckligen angivas såsom sådana. ²⁾

¹⁾ Jfr 143 § första stycket S. L. Stadgandet saknades i 1864 års sjölag. I motiven till S. L. framhålles, att om gods fordrar särskild vård, befälhavaren måste anses ursäktad, om sådan vård underlåtits, när han saknat tillräcklig upplysning om dess behövlighet; samt att därjämte å godset borde utmärkas, att sådan vård erfordrades, enär eljest lätt förblandning av olika kolly kunde äga rum. Med hänsyn till den nya avfattningen av stadgandet om bortfraktarens vårdnadsplikt (28 §), varigenom uppställes ett rent culpaansvar, har det ansetts kunna överlämnas åt rättstillämpningen att efter sig företeende omständigheter avgöra följderna av att avlastaren ej ställt sig ifrågavarande föreskrift till efterrättelse. Jfr även vad under ²⁾ anföres.

²⁾ Enligt 1864 års sjölag gällde, att penningar, värdepapper och dyrbarheter ersattes, såvida de blivit för befälhavaren angivna. I 143 § andra stycket S. L. upptogs däremot fordran, att jämväl värdet skulle angivas. I 1924 års utkast fordrades ej särskild värdeuppgift, varjämte det även i detta avseende överlämnades till domstolarnas avgörande att bestämma rättsföljderna av att föreskriften ej iakttagits. Vad sålunda i 1924 års utkast föreslagits har emellertid undergått viss modifikation på grund av införlivandet av Haagreglerna med utkastet. Se 28 § i utkastet. Särskilt anmärkes, *dels* att bortfraktaren i allmänhet förklaras fri från ansvar, där antagas må, att orsaken till skadan varit åtgärd eller underlåtenhet å avlastarens sida, med mindre det framgår, att därvid medverkat fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon, för vilken han svarar, *dels ock* att bortfraktaren är fri från ansvar på grund av fraktavtalet, om avlastaren lämnat vederligen oriktig uppgift rörande godsets art eller värde och uppgiften var av väsentlig betydelse.

18 §.*

Orsakas skada av avlämnat gods, vare avlastaren därför ansvarig, såvida fel eller försummelse ligger honom eller någon, för vilken han svarar, till last. ¹⁾

Har skadan orsakats av farligt gods, och har detta inlastats utan att bortfraktaren med kändedom om dess beskaffenhet samtyckt till inlastningen, vare avlastaren ansvarig, ändock att fel eller försummelse ej föreligger.

¹⁾ Utkastet har fått sin avfattning i enlighet med konossementskonventionen. Enligt denna, Art. IV § 3, gäller som *allmän regel*, att avlastaren icke är ansvarig för förlust eller skada, som tillskyndas bortfraktaren eller fartyget eller som uppkommer eller härrör av annan orsak än fel eller försummelse hos avlastaren, hans representant eller i hans tjänst anställda personer. I samma artikel § 6 stadgas emellertid beträffande gods av lättantändlig, explosiv eller *farlig* beskaffenhet, att därest fraktföraren, befälhavaren eller fraktförarens representant icke skulle hava samtyckt till inlastningen, om han känt till godsets beskaffenhet eller egenskaper, avlastaren skall vara ansvarig för varje skada och utgift, som uppstår eller härrör direkt eller indirekt av godsets inlastning. Här kräves alltså icke fel och försummelse. Jfr 115 § första stycket S. L., som stadgar ersättningsskyldighet för avlastaren beträffande både skada,

* Stadgandet saknade motsvarighet i 1924 års oförändrade utkast.

orsakad av farligt gods, och skada, orsakad av annat gods, varvid dock för båda fallen ett visst förfarande av avlastaren angives såsom förutsättning för ersättningsplikt.

19 §.

Avlastaren skall tillställa bortfraktaren de handlingar och lämna honom de anvisningar, som äro nödvändiga för godsets försändande. ¹⁾ Underlåter han detta, och fördröjes till följd därav fartygets avgång utöver liggetiden, njute bortfraktaren ersättning enligt de för överliggetidsersättning gällande bestämmelser. ²⁾ För skada genom uppehåll utöver lastningstiden, som icke täckes genom den enligt nämnda grund-för uppehållet utgående ersättningen, äge bortfraktaren erhålla gottgörelse, med mindre det må antagas, att fel eller försummelse ej ligger avlastaren till last. ³⁾ ⁴⁾

¹⁾ I 125 § första stycket S. L. nämnas blott »alla nödiga, lasten rörande handlingar». Utkastet likställer därmed »de anvisningar, som äro nödvändiga för godsets försändande», såsom jämväl av vikt för resans utförande.

²⁾ Stadgandet har givits en sådan formulering att den i motsats till S. L. omfattar det fallet, att lasten avlämnats under *liggetiden* och det sålunda endast är försummelse att fullgöra vad i första punkten sägs, som förorsakar uppehåll utöver liggetiden.

³⁾ Enligt 125 § första stycket S. L., jämfört med 122 §, gäller, att befraktaren vid dröjsmål utöver lastningstiden är pliktig ersätta all därav uppkommande skada och förlust och att denna ersättning i händelse av tvist skall bestämmas av skiljemän och icke må sättas lägre än för överliggedagar. Vid utkastets formulering har man utgått från att billigheten kräver, det högre ersättning än för överliggetid bör utgå endast, om fel eller försummelse ligger avlastaren till last.

⁴⁾ I 125 § S. L. stadgas uttryckligen, att bortfraktaren äger häva avtalet, om skäl därtill äro. Ehuru ändring häri icke äsyftats, har stadgandet ansetts för litet vägledande för att böra bibehållas.

20 §.

Bortfraktaren skall på begäran meddela bevis om godsets mottagande, ¹⁾ allteftersom det avlämnas. ²⁾

¹⁾ Stadgandet innefattar en mera utsträckt tillämpning av den grundsats, som uttalats i 124 § första punkten S. L. Hänsyn har sålunda tagits till det exempelvis vid fasta linjer vanliga fallet, att godset mottages på en tidigare tidpunkt än den, då inlastning därav sker. Med hänsyn till, bland annat, antydda förhållande har skyldigheten att utfärda kvitto ansetts böra åläggas bortfraktaren såsom sådan, ej såsom i S. L. befälhavaren eller styrmannen.

²⁾ Den i andra stycket av 124 § upptagna regeln om återställande av lastkvitto till befälhavaren, när konossement av honom undertecknas, har icke upptagits i utkastet. Lastkvittot är nämligen icke något omsättningspapper, och det kan understundom ligga i avlastarens intresse att ej behöva avhända sig detsamma. I utkastet har av enahanda skäl ej heller upptagits motsvarighet till stadgandet i 124 § andra stycket S. L., att om gods lossas, innan konossement därå utfärdats, lastkvittot skall återställas, när godset utlämnas.

21 §.*

När lastningen av godset är avslutad ¹⁾ ²⁾ samt bortfraktaren erhållit erforderliga handlingar, ³⁾ äge avlastaren få konossement utfärdat; ⁴⁾ dock, där handling som i 80 § sägs blivit utställd, endast om denna återlämnas. ⁵⁾ ⁶⁾

¹⁾ Jfr 132 § första stycket S. L. och förbudet i 133 § första stycket tredje punkten att underteckna konossement, förrän godset inlastats. Utkastet intager den ståndpunkten, att bortfraktaren, då annat ej avtalats, ej är pliktig utfärda annat än lastningskonossement, vilket i utkastet ensamt betraktas som konossement. Emellertid är det numera, som bekant, synnerligen vanligt, att »konossement» utfärdas å gods, som mottagits men ännu ej inlastats (received-for-shipment-konossement, mottagningskonossement) — ett förhållande åt vilket även konossementskonventionen skänker uppmärksamhet. I enlighet därmed stadgas i 80 § i utkastet, att om bortfraktaren före inlastningen utställer skriftligt erkännande, det godset mottagits till befordran, med förbindelse att å bestämmelseorten utlämna det till mottagaren, vad i utkastet är stadgat om konossement skall äga motsvarande tillämpning å sådant mottagningskonossement.

²⁾ Utkastet utgår från att avlastaren ej kan kräva konossement, förr än *allt* hans gods är inlastat.

³⁾ Fordran, att bortfraktaren skall hava erhållit erforderliga handlingar, sammanhänger därmed, att man i utkastet icke i likhet med dansk och norsk sjölag upptagit någon föreskrift om skyldighet för avlastaren att förelägga befälhavaren färdiga exemplar av konossementet till underskrift. I det svenska förslaget till S. L. föreslogs en dylik skyldighet, men stadgandet därom utslöts, efter det inom H. D. erinrats, att då befälhavaren vore den, som utfärdade konossementet, det syntes oegentligt att förplikta avlastaren att förelägga befälhavaren utskrivna exemplar av detsamma.

⁴⁾ Med hänsyn till utvecklingen på den moderna sjörettens område har man ej upptagit bestämmelsen i 132 § första stycket S. L. om konossementets utfärdande av befälhavaren eller den, som i befälhavarens ställe därtill bemyndigats. Jfr 20 § under ¹⁾.

⁵⁾ Stadgandet är en självklar följd av bestämmelsen i 80 §, att då mottagningskonossement utfärdats, lastningskonossement icke må utfärdas, utan att mottagningskonossementet återlämnas. Jfr konossementskonventionen art. 3 § 7. Det har icke ansetts nödvändigt att i lagtexten giva uttryck åt stadgandet i andra punkten av nyssnämnda paragraf.

⁶⁾ Anmärkas må i detta sammanhang, att utkastet icke upptager motsvarighet till stadgandet i 109 § S. L., att om avtal slutes angående fraktande av gods, därom skall upprättas skriftlig avhandling (certeparti), såvida någondera parten det äskar. Av motiven till detta lagrum framgår, att man därmed avsett även stycke-gods-befraktning. Stadgandet har ansetts utan egentlig betydelse, då däri ej angivas påföljderna av dess åsidosättande. I utkastet finnes ej heller motsvarighet till bestämmelsen i 133 § första stycket S. L., att det åligger avlastaren att med sin underskrift till riktigheten erkänna ett exemplar av konossementet, som befälhavaren behåller. Bestämmelsen har ansetts icke lämna tillräcklig ledning vid meningsskiljaktighet mellan parterna.

22 §.

Vid befraktning av helt fartyg må bortfraktaren icke utan befraktarens samtycke medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning. ¹⁾ ²⁾ ³⁾

* Orden »dock — — återlämnas» saknades i 1924 års oförändrade utkast.

¹⁾ Jfr stadgandet i 110 § andra punkten S. L., som motiverats därmed, att befraktaren icke må utsättas för en menlig konkurrens därigenom, att de rum, över vilka han icke genom certepartiet erhållit dispositionsrätt, användas till fraktande av varor — möjligen av samma slag som hans egna — för andra personers räkning. Jfr även 28 § S. L. samt 54 § sjömanslagen. Då stadgandet upptagits även i utkastet, har detta skett med hänsyn jämväl till 67 § köplagen. Om stadgandets lämplighet hava dock olika meningar förekommit inom kommittéerna.

²⁾ Angående den i nyssnämnda lagrum i S. L. upptagna påföljden av förbudets överträdande heter det i motiven, att detsamma naturligtvis medförde ersättningsskyldighet, men att då det i de flesta fall skulle vara omöjligt för befraktaren att till beloppet styrka den förlust, han lidit, det ansetts nödigt fastställa ett visst minimum av ersättning, vartill han i varje fall vore berättigad. Det har — om ock efter tvekan på vissa håll — antagits obehövt att i utkastet upptaga motsvarande bestämmelse, i följd varav allmänna skadeståndsregler bliva att tillämpa. Att avtalet kan hävas, om handelsvarors medtagande kan anses såsom en väsentlig underlåtenhet med avseende å kontraktets fullgörande, följer av grunderna för stadgandet i 46 § i utkastet.

³⁾ Det har ansetts riktigast att i utkastet icke upptaga bestämmelsen i 110 § första punkten S. L., att befraktning av helt fartyg icke, utan att särskilt förbehåll skett, omfattar fartygets öppna däck. Som skäl härför må anföras, att t. ex. för trälastfarten byggas fartyg, som kunna intaga ungefär lika mycket last på som under däck. Att i likhet med 110 § första punkten S. L. uttryckligen uttala, att befraktning av helt fartyg icke omfattar kajuta eller annat rum, som är avsett för besättningens behov eller till förvaring av skeppsredskap, proviant, bränsle eller annat, som för resan erfordras, har ansetts överflödigt.

Om resans utförande.

23 §.

Utan befraktarens samtycke må godset icke försändas med annat fartyg än det, som angivits i avtalet eller i enlighet därmed anmäles. ¹⁾ ²⁾ ³⁾

¹⁾ Jfr 113 § S. L. Under det att denna paragraf talar om det »fartyg, som befraktats», begagnar utkastet termen fartyg, som angivits i befraktningsavtalet eller i enlighet därmed anmäles. Det är nämligen numera vanligt, dels att redaren åtar sig befordran med fartyg, som han har att senare anmäla, dels ock att befordringen skall ske med ett i certepartiet angivet fartyg »eller substitut». I motiven till S. L. yttras för övrigt, att man ansett det kunna överlåtas åt rättstillämpningen att avgöra, i vilken mån avvikelser från S. L:s regler betingas därav, att icke ett bestämt fartyg ställts till befraktarens förfogande. Jfr även 48 § i utkastet under ¹⁾.

²⁾ Då utkastet ej anger påföljderna av ett handlande i strid med stadgandet, bliva allmänna skadeståndsregler avgörande. Man har emellertid utgått därifrån, att bortfraktaren liksom enligt gällande lag icke bör vara ansvarig för annan skada än den, som föranledes därav, att godset försändes med annat fartyg.

³⁾ Utkastet upptager icke motsvarighet till orden i 113 §: »såvida icke sådant nödfall, som i 159 eller 160 § omförmäles, därtill föranleder». Uteslutandet av dessa ord, vilka ansetts teoretiskt ej fullt exakta, medför uppenbarligen ingen skillnad i sak.

24 §.*

Resan skall anträdas och utföras med tillbörlig skyndsamhet. ¹⁾

Uppehåll eller avvikelse från vanlig väg må göras för att rädda människoliv, för att bärga annat fartyg eller gods, så ock av annan skälig anledning. ²⁾ ³⁾

¹⁾ Stadgandet har viss motsvarighet i 125 § andra stycket och 31 § S. L. Angående påföljden av mora å bortfraktarens sida jfr 46 § ff. i utkastet.

²⁾ Jfr 31 § S. L. Stadgandet är vad angår avvikelse avfattat i överensstämmelse med konossementskonventionen art. 4 § 4, att ingen avvikelse från vanlig väg för att rädda eller försöka rädda liv eller gods till havs och ingen skälig avvikelse skall anses som stridande mot denna konvention eller mot fraktavtalet, och att bortfraktaren icke skall vara ansvarig för någon förlust eller skada, som därigenom uppkommer. Se ock stadgandet i konossementskonventionen art. 4 § 2 under l. I 1924 års oförändrade utkast upptogs i förevarande avseende stadgande, att avvikelse från vanlig väg eller annat uppehåll finge göras för att rädda människoliv, men att däremot uppehåll allenast för bärgande av annat fartyg eller av gods ej finge göras, med mindre det finge antagas, att bärgningen kunde utföras utan väsentligt men för befraktaren. I likhet med 31 § S. L. behandlar utkastet även annat uppehåll än det, som vållas genom avvikelse.

³⁾ När ifrågavarande stadgande i S. L. placerats ej i befraktnings-, utan i befälhavarekapitlet beror detta uppenbarligen, bland annat, därpå, att det samma har betydelse icke blott för förhållandet mellan bortfraktare och befraktare, utan jämväl för t. ex. panthavare. Jfr 180 § S. L. Angivna förhållande måste givetvis beaktas vid företagandet av de ändringar i befälhavarekapitlet, som bliva en konsekvens av revisionen av befraktningskapitlet. Jfr för övrigt 27 § under ³⁾.

25 §.

Fördröjes fartyget under resan, enär anvisning ¹⁾ om bestämmelsehamn icke givits i rätt tid, njute bortfraktaren ersättning enligt stadgandena i 19 §.

¹⁾ Det förekommer numera ofta, att anvisning om bestämmelsehamn skall givas i en »port of call». Uppenbarligen måste då, såsom det antagits i doktrinen, anvisning givas inom skälig tid efter fartygets ankomst dit, vid äventyr att befraktaren blir ansvarig för skada, som uppkommer genom dröjsmålet. Denna uppfattning kommer till uttryck i förevarande paragraf, som tillika förklarar, att beträffande ersättning, om anvisning icke givits i »rätt tid», stadgandena i 19 § skola äga tillämpning. Bestämmelsen saknar motsvarighet i S. L. Särskilda spörsmål vid denna paragraf är, om befraktaren, där något återstår av liggetiden, äger tillgodonjuta det i orderhamnen, resp. om, där något är kvar av överliggetiden, ersättningen för dröjsmål stannar vid överliggetidsersättning, även om fel och försummelse ligger befraktaren till last.

26 §.

Bortfraktaren skall vidkännas skeppsumgälder, kanal- och lotsavgifter, bog-

* Motsvarande § i 1924 års oförändrade utkast lydde:

23 §.

Resan skall anträdas och utföras utan oskäligt uppehåll. Avvikelse från vanlig väg eller annat uppehåll under resan må göras för att rädda människoliv. Allenast för bärgande av annat fartyg eller av gods må uppehåll ej göras, med mindre det må antagas, att bärgningen kan utföras utan väsentligt men för befraktaren.

serings- och karantänsutgifter samt alla andra kostnader, som äro förbundna med godsets befordran. ¹⁾)

¹⁾ Stadgandet äger motsvarighet i 153 § S. L. Bland exempel på ifrågasvarande slag av kostnader upptagas i utkastet jämväl kanal- och lotsavgifter, detta på grund av deras stora praktiska betydelse. Då utkastet begagnar termen »kostnader, som äro förbundna med godsets befordran», har därmed åsyftats att antyda, att bortfraktaren icke har att bära sådana kostnader, som avse begagnande av t. ex. kajer och hamninrättningar, efter det godsets befordring slutförts. I samband därmed står, att ordet »dylika» i 153 § S. L. utslutits i utkastet. Däremot har bortfraktaren att t. ex. vid godsbefordran på genomgångskonossement bära kostnaden för godsets omlastning eller lagring under resan i avvaktan på ny båtlägenhet. Liksom i gällande lag har det ansetts överflödigt att i lagtexten antyda, det den i paragrafen uttalade satsen är underkastad inskränknin- gar på grund av stadganden i t. ex. haverikapitlet.

Om vårdnaden av godset. ¹⁾

¹⁾ Det är framför allt med avseende på vårdnaden av godset, som konossementskonventionen har betydelse.

Såsom framgår redan av motiven till sjölagen, har det sedan lång tid tillbaka stått strid mellan befraktare och bortfraktare angående de s. k. friskrivningsklausulerna. Bortfraktarna hava som bekant enligt befraktarnas uppfattning missbrukat dessa klausuler och praktiskt sett fritagit sig från allt ansvar för godset. I åtskilliga länder har därför lagstiftaren under senare tid inskridit till befraktarnas förmån genom införande av i viss utsträckning tvingande regler angående vårdnaden av godset. Mest bekant är den nordamerikanska Harter Act. I det engelska imperiet utfäste sig under världskriget regeringen att i nödfall genomföra befraktarnas önskemål på lagstiftningens väg. Då de brittiska redarna befarade, att de, om saken ordnades genom lagstiftning, skulle komma i en sämre ställning, än om uppgörelse träffades direkt med befraktarna, sökte de en lösning på den icke officiella vägen. International Law Association anlätades därvid. Dess sjörättsavdelning utarbetade i ämnet ett förslag, som med vissa ändringar antogs vid konferensen i Haag år 1921, i följd varav användes benämningen Haagreglerna. Då de kontinentala representanternas möjligheter att genomdriva ändringar voro skäligen små, förblevo reglerna i realiteten en uppgörelse (»bargain») mellan engelska intressenter. Reglerna hava visserligen undergått vissa omarbetningar dels på Comité maritime internationals möte i London oktober 1922, dels på de diplomatiska sjörättskonferenserna i Bryssel 1922 och 1923. Mot mera vittgående ändringar har emellertid städse rests motstånd från brittisk sida, enär Haagreglernas innehåll vore resultatet av en uppgörelse mellan representanter för näringslivets män.

Påpekas må, att man vid konossementskonventionens inarbetande i 1924 års utkast följt samma princip, som tidigare tillämpats vid införlivandet av internationella konventioner med svensk sjörätt, nämligen att icke begagna sig av möjligheten att ordna den rent interna lagstiftningen oberoende av reglerna i konventionen. Över huvud har man sökt beakta önskvärdheten av i möjligaste mån fasta och enhetliga regler. Det sätt, varpå konventionen skiftar sol och vind mellan befraktare och bortfraktare, har emellertid föranlett, att de uppställda reglerna i viss utsträckning äro allenast dispositiva. I överensstämmelse med det anförda står t. ex., att angående vården av godset uppställs samma regel för tiden före som efter dess inlastning, men att på grund av

konossementskonventionens innehåll ansetts påkallat att göra denna regel tvingande blott för det senare stadiet.

27 §.

Efter det godset mottagits och till dess det avlämnats skall bortfraktaren hava noggrann vård om godset samt i övrigt iakttaga lastägarens rätt och bästa. ¹⁾ ²⁾ ³⁾

¹⁾ Motsvarande stadgande möter i 53 § S. L. Jfr konossementskonventionen art. 3 § 1, enligt vilken bortfraktaren är pliktig att före och vid resans början använda skälig omsorg för att sätta fartyget i sjövärdigt skick, för att behörigen bemanna och utrusta fartyget samt förse detsamma med förnödenheter samt för att sätta lastrum, kyl- och frysrum samt alla övriga delar av fartyget, där godset inlastas, i passande och gott skick för godsets mottagande, transport och bevaring, samt art. 3 § 2, vari det, med förbehåll av bestämmelserna i art. 4, stadgas, att bortfraktaren skall gå till väga på ett lämpligt och omsorgsfullt sätt vid godsets lastning, behandling, stuvning, transport, bevarande, vård och lossning. Stadgandet i 27 § har kunnat avfattas helt allmänt, då det kompletteras av bestämmelserna i 28 §.

²⁾ Beträffande inverkan av förslaget på 53 § S. L. gäller i tillämpliga delar det, som anförts vid 24 § under ³⁾. Anmärkas må, att i tysk rätt i stället för uttrycket »lastägare» användes ordet »Ladungsbetheiligte».

³⁾ Vid granskningen av förslaget till S. L. anmärktes i H. D., att i femte kapitlet på särskilda ställen användes olika beteckningssätt för att utmärka den av kontrahenterna vid fraktavtalet, vilken hade att besörja transporten av fraktgodset, i det denne betecknades dels såsom »redaren», dels såsom »befälhavaren». Då emellertid en vacklande terminologi i detta avseende måste leda till osäkerhet vid lagtillämpningen samt för övrigt intetdera av nämnda beteckningssätt vore fullt riktigt, ansågos nämnda båda beteckningssätt böra undvikas samt i stället kunna lämpligen användas benämningen *bortfraktare*. Utkastet genomför konsekvent terminologien *bortfraktare*. Detta beror emellertid ej blott på hänsyn till önskvärdheten av en enhetlig terminologi, utan jämväl därpå, att man ansett det principiellt riktigare att beträffande de i sjölagens gällande befraktningskapitel upptagna förpliktelserna hänföra sig till bortfraktaren såsom part i avtalet än till dennes syssloman.

Utkastet utgår därjämte därifrån, att vissa förpliktelser, som den gällande sjölagen i *befälhavarekapitlet* ålägger befälhavaren att utföra å lastägarens vägnar, såsom dennes syssloman, riktigast böra åläggas bortfraktaren såsom part i befraktningsavtalet. Till stöd härför kan åberopas, bland annat, att dessa förpliktelser måste anses såsom ett utflöde av befraktningsavtalet såsom sådant; att uppfattningen om befälhavaren såsom en även i förhållande till bortfraktaren självständig person synes tillhöra en förgången tid, då sjöresan betraktades såsom ett i viss mån för lastägaren och redaren gemensamt företag och befälhavaren på grund av omöjligheten under långa tider att komma i förbindelse med intressenterna i resan måste handla på egen hand samt i förhållande till lastägaren självständigt och, om så krävdes, även gentemot bortfraktaren tillvarataga lastägarens intressen, men däremot knappast stå i full överensstämmelse med de nutida förhållandena; samt att sjölagens ståndpunkt stundom försätter befälhavaren i en svår ställning, då befraktarens och bortfraktarens intressen kollidera med varandra.

Meningarna i detta avseende hava emellertid varit delade inom kommittéerna. Från vissa håll har gjorts gällande, att när man önskade ändra hittills gällande regler om befälhavarens rättsställning, man låte leda sig mera

av logiska än realitetshänsyn. Lasten komme, när den överlämnades till befälhavaren, ur lastägarens vård och befunne sig under resan alltjämt ofta på sådana platser och under sådana omständigheter, att lastägaren vore förhindrad att utöva någon kontroll däröver. Det vore därför av betydelse, att befälhavaren hade en *självständig plikt i förhållande till lastägaren* att iakttaga dennes intressen. Det kunde vara mycket betänkligt för lastägaren, om befälhavaren obetingat skulle åtlyda bortfraktarens order även med hänsyn till lastens behandling. Den regel, S. L. innehöller, syntes därför vara byggd på en god praktisk grund. Det vore icke tillräckligt att anföra, att den logiskt sett strede mot en eller annan rättsprincip. För ändring av S. L. i detta stycke krävdes det, att man uppvisade, att regeln i praktiken visat ogynnsamma verkningar.

I detta sammanhang må bringas i erinring även stadgandet i 280 § S. L.

28 §.*¹⁾

Förkommer, minskas eller skadas godset, medan det är under bortfraktarens vård, vare han därför ansvarig,²⁾ med mindre det må antagas, att förlusten, minskningen eller skadan orsakats av omständighet, som ej kan tillräknas bortfraktaren eller någon, för vilken han svarar, såsom fel eller försummelse, eller att förlusten, minskningen eller skadan tillkommit genom fel eller försummelse, vartill befälhavaren, någon av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, gjort sig skyldig vid navigeringen eller det nautiska handhavandet av fartyget, eller ock orsakats av brand, utan så är, att fel eller försummelse därvid ligger bortfraktaren själv till last.

Där antagas må,³⁾ att orsaken till skadan varit sjöolycka, naturhändelse, krig, åtgärd av statens fiender, uppror eller oroligheter, beslag, embargo eller annan åtgärd av högre hand, kvarstad eller annan handräckning, karantän, strejk, lockout eller annat inställande av eller hinder i arbetet, åtgärd för räddning av liv eller bärgning av egendom till sjöss, brist i fartyg, som ej kunnat uppdagas med användande av behörig uppmärksamhet, godsets egen beskaffenhet, fel hos godset, bristfällig förpackning eller märkning eller åtgärd eller underlåtenhet å avlastarens sida, vare bortfraktaren fri från ansvar, med mindre det framgår, att därvid medverkat fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon, för vilken han svarar.

Må skadan antagas hava uppkommit därigenom, att fartyget icke varit i sjövärdigt skick eller behörigen bemannat eller utrustat eller att de rum, i vilka godset lastas, icke varit i tillbörligt skick, gälla dock vad om bortfraktarens frihet från ansvar ovan är sagt endast försävitt han visar, att vid resans början behörig omsorg blivit använd för fartygets färdigställande i nu nämnda hänseenden.⁴⁾

Har avlastaren lämnat vederligen oriktig uppgift rörande godsets art eller värde, och var uppgiften av väsentlig betydelse, vare bortfraktaren fri från honom enligt ovan givna bestämmelser åliggande ansvar.⁵⁾

* Motsvarande § i 1924 års oförändrade utkast lydde:

27 §.

Förkommer, skadas eller minskas godset, medan det är under bortfraktarens vård, vare bortfraktaren därför ansvarig, med mindre det må antagas, att förlusten, skadan eller minskningen orsakats av omständighet, som ej kan tillräknas bortfraktaren eller någon, för vilken han svarar, såsom fel eller försummelse.

¹⁾ Denna paragraf, som motsvarar 142 § S. L., återgiver innehållet i konossementskonventionen art. 4 §§ 1 och 2 och § 5 fjärde stycket samt protokollet vid konventionens undertecknande punkt 1.

²⁾ Olikhet i förhållande till gällande lag är först och främst den rena culpa- (vållande-)regeln, vilken olikhet emellertid rent praktiskt sett icke torde vara av någon större betydelse. Att märka är vidare den omedelbart på grund av lagens stadgande medgivna friheten från ansvar för följderna av fel eller försummelse vid navigeringen eller det nautiska handhavandet av fartyget, i vilket avseende emellertid friskrivning i allmänhet ej blott förekommit, utan även ansetts reellt berättigad. Påpekas må slutligen friheten från ansvar för skada, som orsakats av brand, utan att fel eller försummelse därvid ligger bortfraktaren själv till last. Jfr stadgandet i nyttjanderättslagen 3 kap. 16 § första stycket. I båda avseendena föreligga undantag från den allmänna regeln i 8 § S. L. om redarens ansvar för underlydandes fel eller försummelse i tjänsten.

³⁾ Den ur svensk lagteknisk synpunkt stötande uppräkningsen av alla dessa olika fakta har skett i enlighet med konossementskonventionen, vilken i sin ordning är avfattad i överensstämmelse med vad som vanligen sker i konossementen. Betydelsen av stadgandet ligger egentligen däri, att vid förefintligheten av någon här nämnd omständighet bortfraktaren blir fri från ansvar för skada, som må antagas hava orsakats därav, *såvida icke utredning förebringas om*, att därvid medverkat fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon, för vilken han svarar. Det inträder alltså en omkastning av bevisbördan till bortfraktarens förmån så tillvida, att om bortfraktaren gör antagligt, att skadan orsakats av någon av de omständigheter, som uppräknats i 28 § andra stycket, han blir fri från ansvar, om ej befaktaren förmår styrka, att fel eller försummelse från bortfraktarens eller hans folks sida medverkat till skadans uppkomst direkt eller sålunda, att den i uppräkningsen angivna omständigheten ej skulle inträffat, om icke därvid medverkat fel eller försummelse från bortfraktarens eller hans folks sida. Jfr särskilt bortfraktarens frihet från ansvar enligt gällande sjölag, där det må antagas, att förlust, skada eller minskning »orsakats av bristfällighet i godsets inpackning eller av dess egen beskaffenhet att lätt fördärvas eller minskas, såsom när spannmål sammanbrinner, flytande varor avdunsta eller utläka, eller när kreatur dö». Påpekas må ock, att enligt 146 § S. L. befälhavaren äger även mot befaktarens bestridande i konossement intaga klausulen »fri från läck, bräck eller skada», försåvitt vid godsets inlastning icke kunnat säkert utröna, om godset var i oskadat skick och försett med behörig beklädnad. Påföljden av en dylik klausul blir, att bevisbördan omkastas till konossementsinnehavarens nackdel och bortfraktarens förmån. Motsvarande rätt tillkommer givetvis bortfraktaren även gentemot avlastaren, då konossement ej utställs. Å den andra sidan framgår av 76 § i utkastet, att om skada å godset eller brist med avseende å dess förpackning ej anmärkts i konossementet, oaktat bortfraktaren före utfärdandet uttrönt eller med användande av tillräcklig uppmärksamhet kunnat utröna skadan eller bristen, densamma ej må åberopas till bortfraktarens fritagande från ansvar för godset. Av stort intresse i detta sammanhang är en jämförelse med järnvägstrafikstadgan §§ 80 och 81.*

* Dessa paragrafer lyda sålunda:

§ 80.

Järnvägens ansvarighet för förlust, minskning eller skada.

Med den begränsning, som oförmäles här nedan, är järnvägen ansvarig för den skada, som under tiden från godsets mottagande till beföring, till dess detsamma utlämnats eller järnvägen jämlikt bestämmelserna i denna stadga upplagt godset till förvaring, uppstått

4) Förutsättning för att bestämmelserna i 28 § första och andra styckena skola bli tillämpliga är alltså att det ej må antagas, det brist i fartygets sjövärdighet m. m. föranlett skadan. Må detta antagas, inträder ej bortfraktarens frihet från ansvar, om han ej styrkt, att vid resans början behörig omsorg använts för fartygets iordningställande. Jfr 142 § andra stycket S. I.

5) Konossementskonventionen art. 4 § 5 sista stycket har i utkastet tolkats såsom avseende blott en vederligen oriktig uppgift av väsentlig betydelse. Rättsverkan av en dylik uppgift har ansetts vara, att bortfraktaren frigöres

till följd därav, att godset gått förlorat, minskats eller skadats, där ej antagas må, att förlusten, minskningen eller skadan orsakats genom sådana brister i avseende å emballaget, som icke kunnat upptäckas utifrån, eller genom den förfogandeberättigades vållande eller något förfogande av honom, som icke föranletts av någon järnvägens försummelse, eller genom godssets naturliga beskaffenhet, såsom genom inre förstöring, avdunstning, bortdamning eller vanligt läckage, eller ock uppkommit genom händelse av högre hand (force majeure).

För gods, som järnvägen jämlikt bestämmelserna i denna stadga upplagt till förvaring, ansvarar järnvägen endast såsom för i förvar satt gods.

§ 81.

Inskränkning i ansvarigheten i fall av särskild risk.

1. Järnvägen ansvarar icke:

a) för gods, som enligt taxans bestämmelser eller enligt med avsändaren träffat avtal transporteras i öppen vagn,

för så vitt skadan är att tillskriva den med detta transportsätt förenade särskilda risk, härunder dock icke inbegripen avsevärd viktnedgång eller förlust av helt kolli, med mindre fråga är om lösa föremål, som transporteras å till beföring överlämnat fordon, utan att hava förtecknats i fraktsedeln.

Därest järnvägen på avsändarens begäran tillhandahåller presenning för täckning av gods, som i enlighet med taxans bestämmelser transporteras i öppen vagn, övertager järnvägen på grund härav icke annat ansvar än om godset transporterats utan presenning.

Använder järnvägen täckt vagn för transport av gods, som enligt taxans bestämmelser eller avsändarens begäran skolat transporteras i öppen vagn, ikläder sig järnvägen icke annat ansvar än det, som skulle ålegat järnvägen, om godset transporterats i öppen vagn. Järnvägen ansvarar icke heller:

b) för gods, som, oaktat dess naturliga beskaffenhet kräver emballage till skydd mot förlust, minskning eller skada under transporten, blivit enligt avsändarens i fraktsedeln införda förklaring inlämnat utan eller med ofullständigt eller bristfälligt emballage,

för så vitt skadan är att tillskriva frånvaron av emballage eller emballagets ofullständighet eller bristfällighet;

c) för gods, som enligt taxans bestämmelser lastas genom avsändarens och lossas genom mottagarens försorg,

för så vitt skadan är att tillskriva den särskilda risk, som är förenad med lastningen och lossningen, eller orsakats av otillfredsställande stuvning eller bristfällig tillstängning om godset;

d) för gods, som på grund av sin naturliga beskaffenhet är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas, i synnerhet att bräckas, rosta, ruttna, frysa, jäsa, smälta, avdunsta, i mindre vanlig grad läcka, hoptorka, avdamma eller självantändas,

för så vitt skadan är att tillskriva denna godssets beskaffenhet;

e) för levande djur,

för så vitt skadan är att tillskriva den särskilda risk för djuren, som är förbunden med deras transport;

f) för levande djur och annat gods, som enligt denna stadga eller efter särskilt med avsändaren träffat avtal skall åtföljas av vårdare,

för så vitt skadan är att tillskriva den särskilda fara, för vars avvärjande vårdaren medsånts.

2. Om inträffad skada, efter för handen varande omständigheter att döma, kan tillskrivas viss av de i denna paragraf omnämnda orsaker, så antages, intill dess motsatsen göres sannolik, att skadan härrör av denna orsak.

3. Järnvägen kan icke på grund av vad i mom. 2 är stadgat befrias från ansvar för skada, om det må antagas, att järnvägens förvaltning eller betjäning genom vållande medverkat till skadan, eller om sådant fastställande av skada, som i § 79 föreskrives, bort äga rum, men genom försummelse å järnvägens sida underlåtit. Visar järnvägen, att förlust, minskning eller skada till viss del orsakats genom omständighet, för vilken järnvägen ej har att svara, varde skadeståndet jämkat, efter ty i överensstämmelse därmed prövas skäligen.

från honom åliggande ansvar på grund av *befraktningsavtalet*. Grundsatsen har antagits böra tillämpas även för det fall, att uppgiften ej upptagits i konossement. Jfr 143 § S. L.

29 §.

Bortfraktarens ansvar jämlikt 28 § vare för kolli eller annan enhet av godset begränsat till 1,800 kronor (i guld).¹⁾

Har i enlighet med avlastarens uppgift högre värde å godset, jämte dettas art, utan förbehåll upptagits i konossement, gälle dock det sålunda angivna värdet såsom gräns för bortfraktarens ansvar. Detta belopp skall i sådant fall anses såsom godsets värde, till dess annat visas.

¹⁾ Enligt gällande rätt är en viss gräns för ersättningen för förlorat, minskat eller skadat gods bestämd genom stadgandet i 149 §, att om bortfraktare skall *jämlikt 142 §* ersätta felande, skadat eller minskat gods, ersättningen skall bestämmas efter ty i 200 och 201 §§ stadgas angående ersättande av gods i gemensamt haveri. Enligt S. L. skall sålunda ersättningen för det förlorade godset eller över huvud för den lidna skadan uppskattas efter generella eller objektiva grunder. Från ersättning uteslutes skada av subjektiv art. I förevarande paragraf åter — som saknar motsvarighet i 1924 års oförändrade utkast — upptages en annan, från konossementskonventionen art. 4 § 5 hämtad begränsning. Utan att avgöra frågan, huruvida viss skada skall ersättas eller ej, anges i anslutning till konventionen en begränsning rörande det belopp, vartill ersättningen över huvud må utgå. Utkastet har i överensstämmelse med konventionen avstått från att giva någon definition av vad som skall förstås med enhet. Praktiskt sett ligger det närmast att betrakta »enhet» som den enhet, efter vilken frakten betalas. Komplicerade fall kunna dock inträda. Det har antagits, att, liksom bestämmelsen i S. L., stadgandet avser endast sådana fall, där ersättning skall utgå på grund av själva fraktförhållandet.

Påpekas må, att stadgandet i 149 § S. L. avser ej blott ersättning för felande, minskat eller skadat gods, utan även ersättning för gods, som blivit jämlikt 49 § sålt för fartygets behov. Utkastets ståndpunkt beror därpå, att man utgått från, att spörsmålet skulle regleras i befälhavarekapitlet.

Anmärkas må slutligen, att ett införlivande med svensk rätt av konossementskonventionen kräver en lag motsvarande lagen den 18 maj 1928 i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande begränsning av redareansvaret. Därigenom stadgas, att om i den ordning, grundlag föreskriver, riksbanken är befriad från skyldigheten att med guld inlösa sina sedlar efter deras lydelse, skola, vid tillämpning av 255 § sjölagen, där i kronor angivna belopp räknas efter kronor i guld. Se angående tillkomsten av denna lag närmare Wikander, Redareansvar och sjöpanträtt enligt 1928 års lagstiftning, s. 109 f. Med det därstädes berörda stadgandet i ansvarsbegränsningskonventionen art. 15 överensstämmer nära konossementskonventionen art. 9. För antydande av berörda förhållande hava i lagtexten, inom parentes, upptagits orden: »i guld».

30 §.

Erfordras för godsets bevarande särskild åtgärd, som det ej åligger bortfraktaren att bekosta, eller bör, ändock att den avtalade resan avbrytes, godset fortskaffas till bestämmelseorten, må bortfraktaren för lastägarens räkning ingå därför erforderliga förbindelser.¹⁾ Uppstår behov av penningar för ända-

mål, som nu är sagt, må bortfraktaren anskaffa nödiga medel genom lån eller genom att sälja av godset. ²⁾

Kan icke godset förvaras utan fara för väsentlig försämring, eller skulle, där resan avbrytes, kostnaden för godsets förvarande eller fortskaffande till bestämelseorten bliva alltför hög, må bortfraktaren försälja godset. ³⁾

För de förbindelser, bortfraktaren sålunda ingår för lastägaren, hafte denne allenast med godset. ⁴⁾ ⁵⁾

¹⁾ Stadgandet äger motsvarighet i 54 § S. L. angående befogenhet för *befälhavaren* i denna hans egenskap att under resan för lastägarens räkning ingå förbindelser angående allt sådant, som avser lastens bevarande eller vidare fortskaffande. Utkastet gör emellertid *restriktion* dels beträffande åtgärd, att det ej åligger bortfraktaren att bekosta densamma, dels ock beträffande godsets fortskaffande, att den avtalade resan avbrytes men att godset ändock bör fortskaffas till bestämelseorten. Å den andra sidan upptager *icke* utkastet sjölagens *inskränkning*: »under resan». Man har vid utkastets utarbetande utgått från att dessa ändringar ur praktisk synpunkt ej kunna föranleda betänkligheter. — Frågan, när det åligger bortfraktaren att, ändock att den avtalade resan avbrytes, ombesörja godsets bortfraktande till bestämelseorten, har icke i utkastet närmare reglerats. Stadgandet i 54 § S. L., att befälhavaren äger under resan i denna sin egenskap å lastägarens vägnar kära i mål, som angå lasten, är avsett att upptagas i befälhavarekapitlet. Jfr även 53 § under ⁸⁾.

²⁾ Motsvarande stadgande återfinnes beträffande *befälhavaren* i 54 § S. L.

³⁾ Jfr 55 § och 57 § andra stycket S. L. angående *befälhavarens* skyldigheter.

⁴⁾ Stadgandet, som svarar mot 54 § andra stycket S. L., omfattar det s. k. exekutionssystemet. Det har varit ifrågasatt att övergå till ett personligt ansvar, begränsat till godsets värde. Frågan har numera fått större aktualitet genom 1928 års lagstiftning om redareansvar, vilket som bekant övergivit exekutionssystemet.

⁵⁾ I utkastet saknas motsvarighet till S. L:s stadgande i 49 § angående befogenhet för befälhavaren såsom bortfraktarens syssloman att anskaffa nödiga medel för resans utförande genom att sälja av lasten. Jfr 52 § S. L. Avsikten har varit att upptaga ämnet vid revisionen av befälhavarekapitlet. Jfr för övrigt med denna paragraf vad som anföres vid 27 § under ³⁾.

31 §.

Innan bortfraktaren ingår förbindelse eller vidtager annan åtgärd för lastägarens räkning, bör han, såvitt ske kan, därom inhämta föreskrift. ¹⁾ Rörande försäljning av gods bör han, där föreskrift ej föreligger, inhämta utlåtande av besiktningsmän. ²⁾

Försäljning av gods skall äga rum på offentlig auktion eller på annat betryggande sätt. ³⁾ ⁴⁾

¹⁾ Jfr 57 § första stycket S. L.

²⁾ Jfr 55 § och 57 § andra stycket S. L. Skyldigheten att inhämta lastägarens föreskrift är, såsom av stadgandet framgår, icke obligatorisk.

³⁾ Enligt 57 § tredje stycket S. L. bör försäljningen av last, såvida ske kan, äga rum å offentlig auktion.

⁴⁾ Jfr 27 § under ³⁾.

32 §.

Har bortfraktaren ingått förbindelse eller vidtagit annan åtgärd, varom i 30 § förmäles, ändock att han därtill ej varit berättigad, ¹⁾ vare avtalet likväl bindande för lastägaren, därest den, med vilken avtalet ingicks, må antagas hava varit i god tro. ²⁾

¹⁾ I S. L. stadgas i 54 §, att om behov uppstår av penningar för ingående av förbindelser angående sådant, som avser lastens bevarande eller vidare fort-skaffande, befälhavaren äger anskaffa nödiga medel genom lån eller genom att sälja av lasten och att i ty fall skall tillämpas vad i 49 § stadgas angående lån och försäljning för fartygets behov. I följd därav gäller, att om befälhavaren utan laga anledning upptagit lån eller verkställt försäljning eller om han upptagit större lån eller sålt mer än behovet krävde, detta skall vara utan verkan till förringande av långgivares eller köpares rätt, där lånet upptagits eller försäljningen skett under sådana omständigheter, att långgivaren eller köparen må antagas hava varit i god tro. Därjämte stadgas i 56 § S. L., att om lastägaren genom särskild föreskrift inskränkt den befogenhet, som enligt 54 och 55 §§ tillkommer befälhavaren i denna hans egenskap, sådan inskränkning icke må återopas mot tredje man i annat fall, än när denne icke varit i god tro. Innehållet i nämnda paragrafer har man sökt återgiva genom stadgandet i förevarande paragraf. Till sin grundtanke står paragrafen i överensstämmelse med 11 § lagen den 11 juni 1915 om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område. Av denna framgår, som bekant, att fullmäktigens behörighet, d. v. s. hans *makt* att med bindande verkan för fullmaktsgivaren företaga rättshandlingar, kan vara vidsträcktare än hans befogenhet, d. v. s. den *rätt* att handla, som tillkommer honom i förhållande till fullmaktsgivaren.

²⁾ Jfr 27 § under ³⁾. Vare sig stadgandena i 27 samt 30—32 §§ bliva, som i utkastet föreslås, upptagna i befaktningskapitlet eller, i likhet med förhållandet enligt gällande lag, placeras i befälhavarekapitlet, måste givetvis deras avfattning inverka på bestämmelserna i 48—52 samt 58 och 59 §§ S. L.

Om godsets lossning och utlämnande.

33 §.

I fråga om lossningsplats och lossningstid äga bestämmelserna i 1—10 §§ motsvarande tillämpning.

34 §.

Vid lossningen skall bortfraktaren utlämna och mottagaren taga emot godset vid fartygets sida, där ej annat må anses avtalat.

Vad i 13 § andra stycket sägs skall äga motsvarande tillämpning vid lossningen.

35 §.

Bortfraktaren skall sörja för att lossningen utföres med behörig skyndsamhet och att godset utlämnas på sådant sätt, att det kan tagas emot så bekvämt, som förhållandena medgiva. ¹⁾

¹⁾ I 33—35 §§ i utkastet kommer till uttryck samma uppfattning, som tillämpats med avseende å lastningen.

36 §.

Vid stycke gods befördran skall bortfraktaren, där ej annat må anses avtalat, underrätta mottagaren, när godset skall lossas, eller kan avhämtas. ¹⁾ ²⁾

Är mottagaren icke känd eller icke att träffa, skall underrättelse meddelas genom kungörelse i tidning på orten eller offentliggörande på annat lämpligt sätt. ³⁾

¹⁾ I motsats till vad förhållandet är enligt 138 § S. L., föreligger enligt utkastet rätt att utan särskild tillsägelse lossa stycke gods, även om det ej befordras med fartyg, som gör regelbundna resor mellan vissa orter efter en på förhand kungjord plan. Sjölagens regel har emellertid icke ansetts kunna uppehållas i den moderna trampfarten. (Jfr 12 § under ²⁾). Bestämmelsen, att bortfraktaren kan välja mellan att underrätta om lossningen eller om avhämtningen, innebär ej, att ehuru underrättelse givits endast om avhämtningen, mottagaren icke skulle kunna, om han så önskar, avhämta godset omedelbart vid lossningen, liksom ej heller därigenom modifieras bestämmelsen i 34 § första stycket, såvida icke överenskommelse får anses föreligga mellan parterna rörande godsets mottagande på annan plats med därav föranledd annan fördelning av mottagningskostnaden. Meningarna hava dock i detta avseende varit delade, detta med hänsyn till de ökade utgifter för lossningen, som härigenom rent faktiskt kunna uppstå för mottagaren. Anmärkas må vidare, att ordet »genast» i S. L. har ansetts innebära en obillighet mot mottagaren och därför uteslutits i utkastet. Jfr ock 40 § tredje stycket i utkastet.

²⁾ Orden »där ej annat må anses avtalat» hava tillkommit med tanke jämväl därpå, att det t. ex. i den mindre skärgårdstrafiken är kutym, att ingen underrättelse behöver lämnas.

³⁾ Jämför stadgandet i 138 § första stycket S. L.

37 §.*

Innan godset mottages, äge den, som är behörig mottaga detsamma, låta undersöka godset till utrönande av dess tillstånd. ¹⁾

Har icke skriftlig underrättelse om minskning eller skada jämte den allmänna beskaffenheten därav tillställts bortfraktaren senast vid godsets mottagande eller, om minskningen eller skadan icke är uppenbar, senast tre dagar efter mottagandet, skall, till dess annat ådagalägges, godset anses behörigen avlämnat. ²⁾

Underrättelse skall anses vederbörligen lämnad, därest mottagaren framställt anmärkning rörande minskningen eller skadan vid undersökning, som företagits i båda parternas närvaro.

* I 1924 års oförändrade utkast lydde motsvarande § sålunda:

36 §.

Innan godset mottages, äge den, som är behörig mottaga detsamma, besiktiga det till utrönande av dess tillstånd.

Vill mottagaren tala å skada eller minskning, give han utan oskäligt uppehåll efter det han märkt eller bort märka skadan eller minskningen bortfraktaren meddelande därom med uppgift å de anmärkningar, han vill framställa. Försummas det, äge han ej fordra ersättning för skada eller minskning, med mindre det må antagas, att den orsakats av omständighet, som kan tillräknas bortfraktaren eller någon, för vilken han svarar, såsom fel eller försummelse.

¹⁾ Stadgandet svarar mot 148 § första stycket S. L. Genom utbytande av ordet »lastemottagaren» mot termen »den, som är behörig mottaga godset», har man emellertid velat förebygga uppfattningen, att endast den, som förklarar sig villig mottaga lasten och ikläda sig av mottagandet följande förpliktelser, skulle vara berättigad att låta undersöka godset. Förslaget står i detta avseende i överensstämmelse med den tyska handelslagen, som uttryckligen berättigar mottagaren till besiktning, innan han »die Güter übernimmt». Å andra sidan har man givetvis ej åsyftat någon ändring i stadgandet i 71 § köplagen. Påpekas må ock, att konossementskonventionen i art. 3 § 6 föreskriver, att när förlust eller skada föreligger eller antages föreligga, bortfraktare och mottagare skola ömsesidigt bereda varandra all skäligen hjälp för besiktning och räkning av godset.

²⁾ I 148 § andra stycket S. L. stadgas, att om gods utlämnats till lastemottagaren och han vill göra anmärkning angående godsets tillstånd, det åligger honom att före utgången av nästa söckendag efter utfäendet anordna besiktning å godset. Försummas det, äger han ej fordra ersättning för skada eller minskning, som icke bevisligen tillkommit genom fel eller försummelse av bortfraktare, befälhavare eller besättning. Påföljden av underlåtenhet att anordna besiktning blir enligt motiven till S. L., att ersättningsanspråk, som grundas på själva fraktavtalet, »preskriberas», men att, om det ådagaläggas, att skadan härleder sig från fel eller försummelse av redaren själv eller hans folk, den i paragrafen stadgade »preskriptionstiden» icke må åberopas. Innebörden är sålunda praktiskt sett en omkastning av bevisbördan angående skadans orsak. I motiven betonas för övrigt, att det låge i sakens natur, att en ersättningstalan ej kunde bifallas, så vida tvivel förefunnos, huruvida skadan åkommit varan efter lossningen, något som står i full överensstämmelse med vad som gäller enligt köplagen. 1924 års utkast i dess oförändrade skick förklarade mottagaren skyldig att reklamera utan oskäligt uppehåll efter det han märkt eller bortmärka skada eller minskning, vid äventyr att han ej ägde fordra ersättning för skada eller minskning, med mindre det finge antagas, att den orsakats av omständighet, som kunde tillräknas bortfraktaren eller någon, för vilken han svarade, såsom fel eller försummelse. Den nuvarande formuleringen har sitt upphov i konossementskonventionen art. 3 § 6. Denna § uppställer — bortsett från det fall, att godsets tillstånd blivit »*contradictoirement constaté*» vid mottagandet — skyldighet att skriftligen reklamera, om skadan är synlig, senast vid godsets avhämtning och överflyttning i den persons vård, som på grund av fraktavtalet har rätt att få godset till sig utlämnat, och, om skadan icke är synlig, inom tre dagar därefter. Påföljden av underlåtenhet att reklamera är enligt konventionen, att varan, tills motsatsen bevisas, *presumeras* hava avlämnats sådan, som den beskrives i konossementet. Någon omkastning av bevisbördan angående skadans orsak inträder däremot icke. Stadgandet intager alltså i angivna avseenden en helt annan ståndpunkt än hittills gällande sjöriätt. Ett praktiskt viktigt, i detta sammanhang mötande spörsmål är det, huru det ställer sig, om godset överlämnas t. ex. i tullverkets vård. Detta spörsmål torde icke vara löst av konventionen. Vad angår gällande rätt må anmärkas, att de danska motiven till S. L. polemiserar mot den tyska rättens ståndpunkt, varigenom vikt lägges, icke vid godsets utlämnande, utan vid dess »*Übernahme*». Såvida därmed vore avsikten att beteckna, att det skall bero på om den person, till vilken varorna utlämnas, är berättigad att »mottaga» dem på vederbörandes vägnar eller är att anse blott som ett bud utan fullmakt, vore det — anföres det i motiven — tydligt, att dylika distinktioner icke borde hava inflytande på befälhavarens ställning, enkannerligen hans rätt att efter förloppet av viss tid vara fri från anspråk på grund av förment skada på det utlämnade godset.

38 §.

Mottagandet av godset medför för mottagaren förpliktelse att gälda frakt samt vad bortfraktaren eljest äger att fordra av befraktaren enligt konossement eller annan handling, enligt vilken godset mottages. ¹⁾

¹⁾ Denna paragraf överensstämmer med 154 § S. L., vars avsikt är att fastslå, att lastemottagaren, ehuru bortfraktaren icke på befraktningsavtalet i och för sig kan grunda någon rätt mot honom, genom mottagandet av godset ikläder sig de skyldigheter, som åligga befraktaren, såvitt dessa förpliktelser angivas i den handling, enligt vilken utlämnandet sker. Att mottagaren därutöver kan bliva personligen ansvarig för andra fordringar, som vila å godset, framgår — såsom i motiven till S. L. framhålles — av 280 § nämnda lag.

39 §.

Bortfraktaren vare ej pliktig att utlämna godset, innan mottagaren guldit de i 38 § omnämnda fordringar ävensom i övrigt de fordringar, för vilka godset må häfta, eller ock på betryggande sätt nedsatt fordringsbeloppet att av bortfraktaren lyftas efter godsets avlämnande. ¹⁾

För ännu icke fastställda haveribidrag må dock gods ej kvarhållas, om mottagaren för dem ställer säkerhet. ^{2) 3) 4)}

¹⁾ Paragrafen överensstämmer i huvudsak med 155 § S. L. I förslaget till S. L. stadgades däremot, att om penningar nedsatts, befälhavaren ägde lyfta dem efter godsets avlämnande, men vore pliktig att, om tvist yppats angående lastemottagarens betalningsskyldighet, ställa säkerhet för medlens återbärande i den mån, sådant kunde varda honom ålagt. Paragrafen fick sin nuvarande lydelse, efter det vid granskningen i H. D. anmärkts, att det icke skäligen kunde åläggas befälhavaren att genom godsets utlämnande uppgiva den pantsäkerhet, han hade mot godsägaren för sina fordringar, utan att annorledes bereddades honom trygghet för utfäendet av samma fordringar. Sådan trygghet torde fordringsbeloppets nedsättande i taka händer icke kunna anses innefatta. Därtill komme, att utsikten för befälhavaren att efter lossningen med säkerhet kunna påräkna betalning väsentligen förringades genom stadgandet att, där tvist yppades angående lastemottagarens betalningsskyldighet, lyftning av det nedsatta beloppet finge ske endast mot säkerhet för återbäring i den mån sådan bleve befälhavaren ålagd. En sådan säkerhet vore nämligen antagligen ofta nog befälhavaren, som befunne sig å en främmande ort, icke i tillfälle att ställa; och det komme sålunda att bero av lastemottagaren att genom framställande av möjligen obehöriga ersättningsanspråk förhindra lyftning av det nedsatta beloppet. Vid sådant förhållande, och då lastemottagaren, som för sin ersättningsfordran hade panträtt och förmånsrätt i fartyget, icke syntes vara i behov av någon särskild säkerhet för samma fordran, hemställdes om stadgandets omredigering därhän, att befälhavaren ej vore pliktig att utlämna godset till lastemottagaren, förrän de i §:n omnämnda fordringar guldits eller ock fordringsbeloppet blivit för befälhavarens räkning satt i allmänt förvar eller ock hos enskild man, som av befälhavaren godkändes, med rätt för honom att, efter godsets avlämnande, lyfta medlen. Sätillvida förefinnes en viss olikhet mellan gälande lag och utkastet, som det senare förklarar nedsättningen vara tillräcklig, om den sker på betryggande sätt och sålunda, att fordringsbeloppet må av bortfraktaren lyftas efter godsets avlämnande. När den av S. L. begagnade lokutionen »ersättning för överliggedagar och annat uppehåll vid lossningen, så ock haveribidrag samt annan fordran, för vilken godset må häfta» utbytt mot or-

den »i övrigt de fordringar, för vilka godset må häfta», åsyftas därmed givetvis ingen ändring i sak. S. L:s uttryck har uppenbarligen tillkommit av önskan att upprätthålla skillnaden mellan sådana fordringar, för vilka lastägaren *sva-rar personligen* och till vilka hör överliggetidsersättning, och sådana, för vilka han *häftar* allenast med det inlastade godset, t. ex. haveribidrag.

²⁾ I 131 § S. L. stadgas, att om inlastat gods tages i mät, det ej må lossas under andra villkor, än befraktaren ägt utbekomma detsamma, varjämte tillägges, att om godset varder utmättningsvis sålt, gäller vad i 277 § stadgas. Inom teorien har framhållits, att då 277 § sjölagen stadgar, att när gods, som häftar för sjöpanträtt, säljes efter utmätning, panträtten visserligen upphör, men borgenären äger undfå del i köpeskillingen, som i utsökningslagen sägs, det kunde synas, som om det i mät tagna godset bort få utan vidare lossas, även om ej de med sjöpanträtt förenade fordringarna blivit betalade, men att lagens bestämelse — som ansetts av den vikt, att den upptagits även i 70 § utsökningslagen — dock är fullt berättigad, enär det kan hända, att någon försäljning utmättningsvis ej kommer till stånd. Vore godset i sådant fall redan efter utmätningen fritt lossat, skulle panträtten jämlikt första stycket av 277 § vara förlorad i det ögonblick, då utmätningen hävdades och egendomen komme under befraktarens eller lastemottagarens förfogande. I denna händelse komme följaktligen för borgenären, som ägde panträtten, icke blott denna rätt, utan även den i utsökningslagen under förutsättning av egendomens försäljning stadgade rätten till del i köpeskillingen att genom lossningen äventyras. När utkastet iakttaget tystnad i detta avseende, har därmed icke åsyftats någon ändring av gällande lag.

³⁾ I motiven till S. L. framhålles, att den rätt, som enligt det i 155 § givna stadgandet tillkommer befälhavaren, naturligtvis icke bör gå förlorad därför, att gods, som skall förtullas, upplägges i tullverkets förvar. Utan befälhavarens medgivande borde det upplagda godset icke kunna utlämnas till lastemottagaren. För att försäkra sig därom hade befälhavaren dittills på grund av bestämmelsen i 115 § i 1864 års sjölagen nödgats anmäla protest, vilket orsakat kostnad och omgång. Då en dylik protest icke funnits behöfelig, hade man trott det böra ankomma på administrativ anordning att i detta hänseende bereda befälhavaren erforderlig säkerhet, utan att tullverket därför betungades med kontrolleringsbestyr, som för detsamma vore främmande. Även nu har detta ämne varit föremål för uppmärksamhet, och det har diskuterats, huruvida icke vissa ändringar i tullstadgan vore i detta avseende påkallade.

⁴⁾ Det har varit under övervägande att upptaga särskilt stadgande angående dels panträtten dels mottagarnas personliga ansvar för det fall, att gemensam lossningstid föreligger med avseende å flera partier och överliggetid uppkommer. Jfr även 281 § S. L.

40 §.

Har mottagare begärt godsets utlämnande, men underlåter han att fullgöra vad enligt 39 § åligger honom för godsets utfående, eller uppehåller han eljest fartyget för lossningen, så att den ej kan äga rum i rätt tid, äge bortfraktaren lossa godset och för mottagarens räkning upplägga det under säker vård. ¹⁾ Om uppläggandet skall mottagaren underrättas. ²⁾

Anmäler sig icke någon mottagare så tidigt, att lossningen kan hinna avslutas i rätt tid, skall ³⁾ bortfraktaren lossa och upplägga godset samt underrätta avlastare och befraktare. ⁴⁾ ⁵⁾

Varder i fall, som i 36 § sägs, gods ej avhämtat i rätt tid, äga bestämmelserna om uppläggning motsvarande tillämpning. ⁶⁾ ⁷⁾

¹⁾ Liksom 156 § S. L. skiljer utkastet mellan sådana fall, då det blott föreligger rätt att lossa och upplägga godset, och sådana, då bortfraktaren är pliktig därtill. Första stycket i förevarande § avser de förra fallen, vilka angivas i överensstämmelse med gällande lag.

²⁾ Jfr 156 § andra stycket S. L.

³⁾ Stadgandet anger i överensstämmelse med 156 § första stycket första punkten S. L. de fall, då bortfraktaren är pliktig att upplägga godset.

⁴⁾ Jfr stadgandet i 156 § andra stycket S. L. Med hänsyn till de intresen, som såväl avlastare som befraktare hava däri, att godset blir vederbörligen avhämtat, har underrättelse ansetts i dessa fall böra meddelas dem.

⁵⁾ Sjölagen stadgar därjämte i 156 § första stycket första punkten, att om lastemottagare vägrar att mottaga lasten eller om mottagare icke är känd eller icke att träffa, det åligger befälhavaren att, där det kan ske, om förhållandet genast underrätta avlastaren. I de danska motiven till S. L. uttalas, att denna bestämmelse upptagits, för att avlastaren skall komma i tillfälle att taga sina mått och steg samt giva befälhavaren närmare order. Då ett motsvarande stadgande icke upptagits i utkastet, beror detta därpå, att man tänkt sig, att 33 §, jämförd med 6 § andra stycket, i detta fall skall vara tillräcklig. Om behovet av särskilt stadgande hava dock meningarna varit delade.

⁶⁾ Motsvarande tankegång kommer till synes även i 156 § S. L.

⁷⁾ I samband särskilt med denna paragraf har varit under övervägande frågan om »expeditörers», upplagshållares, speditörers med fleres rättsställning.

41 §.

Varder fartyget för godsets lossning eller uppläggning uppehållet utöver lossningstiden och beror sådant icke av bortfraktaren, vare denne berättigad att därför utfå gottgörelse, därvid bestämmelserna i 19 § skola äga motsvarande tillämpning. ¹⁾

¹⁾ Från motsvarande stadganden i S. L. — 156 § tredje stycket — skiljer sig förevarande bestämmelse däri genom, att termen »utan eget vållande» utbytt mot orden »och beror sådant icke av bortfraktaren». Jfr uttrycken i 8 § av utkastet: »hinder från fartygets sida» och »omständighet, som bortfraktaren framför befraktaren bort taga i beräkning», samt vad ovan anföres vid 8 § under ¹⁾. Sjölagens stadgande åter står i överensstämmelse med den tyska handelslagen § 602 och torde kunna motiveras med reglerna om perpetuatio obligationis. Anmärkas må för övrigt, att då uppläggningsen torde böra befraktas som ett led i lossningen, S. L. talar om uppehåll för godsets uppläggning eller eljest för lossningen, vilken lokution möjligen kan vara av viss betydelse för tolkningen av 276 § S. L. Någon skillnad i sak är icke åsyftad.

42 §.

Varder gods upplagt, äge bortfraktaren låta genom offentlig auktion eller på annat betryggande sätt ¹⁾ sälja så mycket av godset, att, utom tull och övriga omkostnader, de fordringar, för vilka godset häftar, ²⁾ därmed täckas. ³⁾

Förlslår icke godset till gäldande av bortfraktarens fordringar, vare befraktaren ansvarig för bristen. ⁴⁾

¹⁾ Jfr 31 § under ³⁾.

²⁾ Jfr 39 § under ¹⁾.

³⁾ Stadgandet står i huvudsak i överensstämmelse med 157 § S. L. Anmärkas må emellertid, att S. L. har en sådan avfattning, att den omfattar också

de i 154 § omnämnda fordringarna, för vilka det ej alltid med säkerhet finnes sjöpanträtt i godset.

⁴⁾ Stadgandet överensstämmer till sitt syfte med 158 § andra punkten S. L., ehuru försäljningen icke gjorts till en oundgänglig förutsättning för stadgandets tillämplighet. Fråga är om sådana fordringar, som bort av mottagaren gäldas. Jfr 38 §. Någon olikhet i sak i förhållande till gällande lag är icke åsyftad, då stadgandet, i motsats till 158 § S. L., icke givits sådan avfattning, att därav framgår, att det förhållandet, att godset icke förslår till fordringens gäldande, kan vara en följd av, att den ifrågavarande fordringen står lågt i förmånsrättsordningen, ehuru godsets värde eljest mer än väl försloge till fordringens täckande. Ej heller är någon olikhet i sak i förhållande till gällande lag, 158 § S. L., åsyftad därhän, att bortfraktaren — i vidare mån än att han ej får utlämna godset till mottagaren utan iakttagande av vad i 158 § stadgas — skulle vara pliktig att först hålla sig till godset för fordran, för vilken befraktaren är personligen ansvarig. Anmärkas må, att i tysk rätt dylik skyldighet är stadgad endast för det fall, att mottagaren mottagit godset.

43 §.

Utlämnas gods till mottagarens förfogande, äge bortfraktaren ej vidare talan mot befraktaren för fordran, som bort av mottagaren gäldas och kunnat utgå av godset. ¹⁾

¹⁾ I 158 § S. L. stadgas, att om gods utlämnas till lastemottagarens förfogande, bortfraktaren icke äger vidare talan mot befraktaren för fordran, som bort gäldas av mottagaren, dock att det står honom öppet att hos befraktaren utsöka vad denne till bortfraktarens skada skulle vinna, om fordringen upphörde. I motiven framhålles, att befälhavaren är befraktarens naturlige representant i förhållande till lastemottagaren och bör se till, att mottagaren icke kommer i besittning av godset utan att betala de fordringar, för vilka det häftar, i följd varav han, om han icke gör det, bör förlora sin rätt mot befraktaren. Dock framhålles såsom med rättvisa överensstämmande, att denna befälhavarens förpliktelse icke bör föranleda, att befraktaren gör en vinst på bortfraktarens bekostnad. I lagrummet upptages tillika det vid 42 § under ⁴⁾ berörda stadgandet, att om befälhavaren icke utlämnat godset, men detta vid försäljning finnes icke förslå till fordringens gäldande, befraktaren är ansvarig för bristen. Vid utkastets utarbetande har man utgått från att bortfraktaren begår en försummelse genom att icke tillse, att före utlämnandet de fordringar, för vilka godset häftar, bliva guldna. Jfr 280 § S. L. Påföljden av en dylik försummelse har emellertid ansetts böra medföra blott förlust av rätt att mot befraktaren föra talan för fordran, *som kunnat utgå av godset*. Bevisbördan för att fordringen ej kunnat utgå av godset, torde åligga bortfraktaren. Meningarna om riktigheten av att på denna punkt ändra S. L. hava dock varit delade inom kommittéerna. Med det vid 42 § under ⁴⁾ berörda spørsmålet, huruvida befraktaren blott under viss förutsättning — nämligen att godset icke förslår till gäldande av bortfraktarens fordringar — bör förklaras ansvarig för bristen, sammanhänger huruvida det är behöfligt att upptaga ett stadgande, som utgår från att befraktaren principiellt är ansvarig och som gör viss inskränkning i denna ansvarighet. Ett rent redaktionellt spørsmål är, huruvida 42 § andra stycket och 43 § böra såsom i S. L. sammanföras.

Om frakten.

44 §.

Är ej avtal träffat om fraktens belopp, erlägges den frakt, som var gångbar å lastningsorten, då bortfraktaren mottog godset. ¹⁾ ²⁾ ³⁾

¹⁾ Den huvudsakliga skillnaden mellan denna paragraf och S. L. består däri, att utkastet ej upptagit andra stycket i 150 § S. L., att om avtal skett om fraktens belopp, men mer inlastats än avtalat var, därför skall erläggas frakt efter enahanda grund, som för det gods, avtalet angick. Man har under förarbetena till utkastet utgått från att frågan bör lösas med ledning av vanliga tolkningsregler. Med hänsyn till det numera vanliga förhållandet, att gods mottages, ehuru det ej omedelbart inlastas, har »tiden för inlastningen» ansetts böra utbytas mot »då bortfraktaren mottog godset».

²⁾ I detta sammanhang må anmärkas, att utkastet saknar motsvarighet till bestämmelserna om frakt i 115 § S. L. Detta står i viss överensstämmelse med avfatningen av 16 § i 1924 års oförändrade utkast. Med de förändringar, som denna paragraf undergått på grund av konossementskonventionen, kan det ifrågasättas vara mest överensstämmande att giva en uttrycklig regel även om frakten. Jfr 16 § under ³⁾.

³⁾ Liksom S. L. uppstår utkastet icke bestämmelser för det fall, att frakten vid resebefraktning skall beräknas efter tid. Jfr vad nedan yttras vid rubriken till huvudavdelningen om tidsbefraktning.

45 §.

För gods, som icke finnes i behåll vid resans slut, utgår icke frakt, såvida icke godset gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet eller på grund av bristfällig förpackning. ¹⁾

Är frakt på förhand betald för gods, för vilket befraktaren, efter ty nu är sagt, icke är pliktig att gälda frakt, skall beloppet återbäras, där ej annat må anses avtalat. ²⁾ ³⁾ ⁴⁾ ⁵⁾

¹⁾ Den allmänna regeln, att bortfraktaren »står *faran*» för transportobjektets undergång, lider enligt S. L. undantag — förutom då godset förlorats till följd av sin egen beskaffenhet att lätt fördärvas eller till följd av bristfällig inpackning — även för det fall, att godset eljest förlorats »till följd av avlastarens vållande» eller »blivit under resan sålt för ägarens räkning». Någon större olikhet i sak torde dock icke föreligga trots utkastets saknad av bestämmelser i nämnda avseenden. Att frakt skall utgå, om godset förlorats till följd av avlastarens vållande, torde sålunda vara självklart åtminstone i förhållandet mellan bortfraktaren och avlastaren. Man har vid utkastets utarbetande utgått från att frakten i sådant fall blir en mera omfattande ersättningstalan och förmenat erforderlig ledning vara att vänta av stadgandet i 52 §, vilket ej enbart avhandlar frakten. Att bristfällig inpackning alltjämt nämnes i förevarande § beror därpå, att bristfälligheten kan hava uppstått under sådana omständigheter, att den står närmare sådant inom befraktarens sfär fallande, men icke av honom vållat förhållande, som i övrigt omnämnes i 45 §, än sådan åtgärd, som avses i 52 §. Det läser likaledes få anses självklart, att bortfraktaren icke skall lida förlust på den grund, att gods för ägarens räkning under resan förvandlats i penningar. I detta avseende är att observera stadgandet i 52 §, som ansetts bliva tillämpligt, då försäljning sker på ägarens order. Säl-

jes godset utan ägarens order på grund av dess beskaffenhet, har 45 § förmenats bliva analogt tillämplig. Att beakta äro i detta sammanhang även reglerna om distansfrakt i 53 § i utkastet. — Frågan, om visst utgående belopp skall befraktas som frakt eller ersättning, är de lege lata ingalunda blott av terminologisk art. Därpå beror t. ex., om beloppet skall bidra till gemensamt haveri och om det föreligger panträtt i lasten.

²) Orden i 151 § andra stycket S. L. »där ej annat förbehåll skett» hava utbytts mot: »där ej annat må anses avtalat». Av särskild betydelse i detta sammanhang är avtal, att bortfraktaren skall betala försäkringspremie för erlagt förskott. Fråga har under förarbetena varit att i utkastet upptaga stadgande i sådant avseende. Då så ej skett, beror det därpå, att man ansett sådant stadgande ej kunna uppställas undantagslöst. Att beakta är, bland annat, att försäkringens kan gälla »sjöfara», men »krisrisk» uppstå.

³) Stadgandet om abandonrätt i 152 § S. L. har såsom förment föråldrat ej upptagits i utkastet. Det har emellertid varit ifrågasatt att i utkastet uttala, att gods anses icke finnas i behåll, om det är så försämrat, att det icke längre kan anses som samma vara, eller om av flytande varor utläkt så mycket, att endast mindre än hälften finnes kvar, dock att om lastägaren det oaktat fordrar godsets utlämnande, han är skyldig gälda frakt intill godsets värde. Den övervägande stämningen inom kommittéerna har emellertid varit emot att uppställa en sådan regel, som förmenats stå i viss motsättning mot modern sjörättslig uppfattning.

⁴) Under övervägande har varit att upptaga en särskild tolkningsregel för fraktberäkningen vid »lumpsumbefraktning», nämligen för den händelse icke allt godset finnes i behåll vid resans slut. Då man avstått därifrån, beror detta därpå, att en allmän regel ansetts icke kunna uppställas.

⁵) Att faran för transportobjektets kasuella undergång övergår från bortfraktaren för den händelse, att godset i följd av dröjsmål å mottagarens sida blivit i rätt tid lossat, framgår av bestämmelsen om »resans slut» såsom avgörande för bortfraktarens rätt till frakt. Jfr Lagkommitténs förslag till kapitel om arbetsbeting 3 §: »varder arbete förgånget, utan hans vållande, som det verkställer; have han ändå ej rätt till arvode, utan så är, att ägaren försummat taga arbetet emot, sådant det färdigt och honom tillbudet var».

Om dröjsmål å bortfraktarens sida. ¹)

¹) S. L. upptager i olika sammanhang bestämmelser om dröjsmål å bortfraktarens sida. Så sker i 111 § för det fall, att fartyget icke är å rätt tid tillstädes å lastningsorten och färdigt att intaga last. I 125 § andra stycket möter vidare bestämmelse för den händelse, att befälhavaren underlåter sörja för att fartyget, så snart lasten intagits och nödiga handlingar avlämnats, kan anträda resan, eller eljest utan giltig anledning fördröjer resans anträdande. Därjämte innehållas i 159 § ff. vissa stadganden, som även beröra detta ämne. I utkastet åter har man försökt att i avsnittet om dröjsmål å bortbefraktarens sida sammanföra och systematisera dessa spridda bestämmelser. I viss omfattning kompletteras emellertid detta avsnitt, på liknande sätt som i S. L., av stadgandena i 53 § i utkastet.

46 §. ¹)

Föreligger å bortfraktarens sida väsentligt dröjsmål ²) med avseende å avtalets fullgörande, äge befraktaren häva avtalet. Skall fartyget å bestämd tid vara färdigt att intaga last, anses varje dröjsmål såsom väsentligt. ³)

Lämnar bortfraktaren meddelande till befraktaren, ⁴⁾ utvisande att dröjsmål föreligger eller kan med visshet förutses, give denne, där han vill häva avtalet, meddelande därom utan oskäligt uppehåll.

Inlastat gods äge befraktaren ej få utlossat, där detta kan medföra väsentlig olägenhet för annan befraktare. ⁵⁾ ⁶⁾

¹⁾ 46 § behandlar *hävning* vid dröjsmål å bortfraktarens sida. Av olika skäl hava i utkastet ej upptagits några bestämmelser om rätt att påkalla avtalets fullgörande in natura.

²⁾ Dröjsmålet — varmed är att likställa underlåtet fullgörande av avtalet — skall principiellt vara väsentligt. Föreligger dröjsmål av väsentlig art med avseende å avtalets fullgörande, inträder emellertid hävningsrätt, oberoende av vari detta dröjsmål består och oberoende av orsaken till dröjsmålet. 111 § S. L. gör med avseende å hävningsrätt skillnad mellan det fall, då fraktaavtalet innehåller bestämd tid för inlastningens början, resp. då så icke är händelsen. I det förra fallet inträder hävningsrätt oberoende av orsaken till dröjsmålet, i det senare åter uppställs som förutsättning för hävningsrätt, att dröjsmålet *vållats* av bortfraktare, befälhavare eller besättning. Den av S. L. i detta avseende intagna ståndpunkten står emellertid icke i överensstämmelse med modern privaträttslig uppfattning; och av förarbetena till S. L. framgår jämväl, att det redan då var ifrågasatt, att även för det fall, att viss tid ej vore bestämd, införa ett stadgande om rätt att häva avtalet på grund av oförevallade hinder från fartygets sida, men att det funnits omöjligt att för denna händelse giva ett stadgande, som gäve någon annan ledning än den, som ligger i en förnuftig tolkning av avtalet i varje särskilt fall. Utkastets ståndpunkt står i full överensstämmelse med t. ex. 21 § köplagen. — Vid avgörandet av frågan, om dröjsmålet är väsentligt, är hänsyn att taga till alla omständigheter i förbindelse med avtalet och alla bestämmelser däri, som visa, vilken betydelse tiden har haft för befraktaren, såsom t. ex. varans art, ändamålet med försändandet, resans utförande med segelfartyg eller maskindrivet fartyg, mellanresor, resans längd samt varaktighet o. s. v. — I tysk rätt medges hävningsrätt, om »der erkennbare Zweck des Vertrags durch einen solchen Aufenthalt vereitelt wird». Det samma gäller enligt engelsk rätt, »where delay frustrates the adventure». — Med den i utkastet givna allmänna regleringen av bortfraktarens mora, har det ej varit behöfligt att däri upptaga bestämmelse, motsvarande 164 § S. L.

³⁾ Stadgandet läser stå i överensstämmelse med uppfattningen i det praktiska livet, som betraktar utfästade av viss tid som ett »Fixgeschäft». Jfr 21 § andra stycket köplagen.

⁴⁾ Med hänsyn till den stora vikten av att undvika ovisshet, huruvida hävningsrätten kommer att begagnas eller icke, har man åt bortfraktaren inrymt interpellationsrätt. Jfr 26 § köplagen. Stadgandets avfattning står ock i överensstämmelse med en vid granskningen i H. D. av förslaget till S. L. gjord erinran om angelägenheten av att icke nödga bortfraktaren att i onödan med fartyget begiva sig till lastningsorten.

⁵⁾ Jfr 129 § andra punkten och 164 § S. L. — Utkastet uppställer icke särskilda regler angående bortfraktarens skyldighet att vid dröjsmål finna sig i partiellt hävande å befraktarens sida.

⁶⁾ Utkastet upptager ej allmänna bestämmelser om anteciperad mora eller om det fallet, att avtalet avser flera fraktresor. Jfr 22 § köplagen. I lagkommitténs förslag till kapitel om arbetsbeting fanns ett allmänt stadgande, att om arbetstagaren ej börjar, fortsätter eller fulländar åtaget arbete å rätta tider efter betinget, arbetsgivaren må låta det verkställas av annan man.

47 §.

Varder avtalet av befraktaren hävt efter det en del av resan utförts, vare bortfraktaren berättigad till avståndsfrakt för gods, som finnes i behåll. ¹⁾

Avståndsfrakten utgöres av den del av den avtalade frakten, som återstår efter avdrag av de omkostnader, som skäligen kunna beräknas åtgå för godsets vidare fortskaffande till bestämmelseorten. ²⁾ ³⁾

¹⁾ Redan i motiven till S. L. betonas motsatsen mellan engelsk-amerikansk och kontinental rätt med avseende å frågan om distansfraktens berättigande. Därvid uttalas, att »ehuru kommittén icke kunnat undgå att finna distansfrakten såsom obetingad regel sakna berättigande, vare sig man ser frågan från den stränga rättens synpunkt eller från billighetens», man å andra sidan ansett den motsatta uppfattningen icke böra obetingat godkännas och att det i alla händelser ansetts alltför betänkligt att under dåvarande tryckta förhållanden för rederinäringens utöfning vidtaga en genomgripande förändring i bestående ordning. På grund därav inskränkte man sig till vissa modifikationer av gällande rätt. Under förarbetena till utkastet har inom kommittéerna rätt en bestämd uppfattning angående det för befraktaren ofta obilliga i det nu tillämpade distansfraktsystemet. Detta medför nämligen, att bortfraktaren kan fordra sådan frakt utan hänsyn till, om befraktaren har uppnått någon ekonomisk fördel genom den delvis utförda transporten, ja t. o. m. om han närmast har olägenhet därav. I samband härmed har uttalats, att det ur ren rättfärdighetssynpunkt skulle vara det mest tillfredsställande, om distansfrakten fastställdes efter skälighetsprövning i det särskilda fallet, såsom förhållandet är enligt holländsk rätt. Mot denna lösning hava emellertid ansetts tala den osäkerhet och den mångfald rättegångar, vartill densamma utan tvivel skulle giva anledning. Man har därför sökt nå en lösning, som utan att lämna öppen möjligheten till alltför mycken tvist likväl i högre grad än sjölagen tillgodoser befraktarens intresse.

Härvid hava starka sympatier funnits för att här tillämpa en regel, svarande mot köplagens *actio-quantis-minoris*-bestämmelse. Enligt köplagen äger en köpare, när gods är behäftat med fel eller brist, fordra sådant avdrag å köpeskillingen, som mot felet svarar, eller, mera fullständigt uttryckt, å det utfästa beloppet avräkna en efter förhållandet mellan godsets värde i felfritt och i felaktigt skick proportionellt avpassad andel av nämnda belopp. Utan stöd av lag har en motsvarande uppfattning gjort sig gällande t. ex. på arbetsbetsingsavtalets område. I enlighet härmed har det varit ifrågasatt att bestämma distansfrakten till »vad av frakten må återstå, om därå göres sådant avdrag, som svarar mot förhållandet mellan gångbar frakt för den återstående delen av resan och gångbar frakt för hela den avtalade resan». Trots överlägsenheten ur teoretisk synpunkt av denna lösning har man dock av praktiska hänsyn föredragit att bestämma, att distansfrakten utgöres av den del av den avtalade frakten, som återstår efter avdrag av de omkostnader, som skäligen kunna beräknas åtgå för godsets vidare fortskaffande till bestämmelseorten. Den sålunda föreslagna lösningen medför, att vid sjunkande frakter bortfraktaren får en relativt stor, vid stigande frakter åter en relativt liten distansfrakt. Det har varit ifrågasatt att begränsa regelns tillämplighet till fall, då transportlägenhet inom skäligen tid kan erhållas.

²⁾ Av den i utkastet uppställda distansfraktsregeln blir en följd, att bortfraktaren i viss utsträckning får bära omlastningskostnaderna. I övrigt gäller, då förutsättningarna för skadeståndsskyldighet ej äro för handen, att vardera parten får bära sin kostnad och skada. Utkastet överensstämmer därutinnan med 162 § S. L.

³⁾ I detta sammanhang, där fråga är om mora å bortfraktarens sida, lämnas

därhän, om den uppställda regeln är tillfredsställande, när grunden till resans avbrytande ligger inom befraktarens sfär.

48 §.

Upphör på grund av fartygets undergång avtalet att gälla efter det en del av resan utförts, ¹⁾ äge bortfraktaren erhålla avståndsfrakt enligt vad i 47 § är sagt.

¹⁾ I 160 § S. L. stadgas, att om fartyg under resa går förlorat eller förklaras icke vara iståndsättligt, befraktningsavtalet upphör att vara gällande, men att befälhavaren är pliktig att för lastägarens räkning vidtaga sådan åtgärd med lasten, som i 57 § S. L. föreskrives. Därjämte meddelas under 47 § berörda stadgade om distansfrakt och förordnas, att om parterna icke kunna enas om den frakt, som bör utgå, beloppet skall bestämmas av skiljemän, och medges rätt för lastägaren att abandonnera det gods, som finnes i behåll. I utkastet har man icke velat en gång för alla uttala, att fartygets undergång medför, att fraktavtalet upphör att vara gällande. En tolkning av avtalet torde t. ex. ofta med avseende å linjerederier föranleda skyldighet för bortfraktaren att befordra godset med annat fartyg, som anlöper platsen. Huruvida avtalet upphör att vara gällande, överlämnas därför av utkastet till prövning i det särskilda fallet. När utkastet icke särskilt omnämner fallet, att fartyg förklaras icke vara iståndsättligt, har därmed icke åsyftats någon skillnad i sak, utan nämnda fall ansetts falla in under beteckningen »fartygets undergång». Plikten att i dylikt fall vidtaga av omständigheterna påkallade åtgärder för lastägarens räkning har ansetts framgå av 30 § i utkastet. Rätten att abandonnera gods för frakten har uteslutits även i detta fall.

49 §.*

För skada, ¹⁾ som uppkommer genom dröjsmål med avtalets fullgörande, vare bortfraktaren ansvarig, med mindre det visas, att dröjsmålet icke kan tillräknas bortfraktaren eller någon, för vilken han svarar, såsom fel eller försummelse.

Har dröjsmålet inträffat under tiden från det godset mottagits till dess det avlämnats, skall dock vad i 28 och 29 §§ är stadgat äga motsvarande tillämpning. ²⁾ ³⁾

¹⁾ Enligt 111 § S. L. gäller, att om fartyg icke å den i befraktningsavtalet bestämda tid är tillstädes å lastningsorten och färdigt att intaga last, befraktaren är berättigad till skadeersättning, om ej dröjsmålet bevisligen vållats av omständigheter, vilka det ej berott av bortfraktare, befälhavare eller besättning att avvända. För det fall åter, att befraktningsavtalet icke innehåller någon bestämmelse angående tiden för lastningens början, meddelas i den svenska S. L. ej någon bestämmelse angående skadeersättning. Ett redaktionsfel har tydligen uppkommit under sjölagsförslagets departementsbehandling. Anmärkas må vidare, att i 125 § andra stycket befraktaren tillerkännes skadeersättning, om befälhavaren ej sörjer för, att fartyget, så snart lasten intagits och nödiga

* I 1924 års oförändrade utkast lydde denna § sålunda:

48 §.

Lider befraktaren skada genom dröjsmål med avtalets fullgörande, njute han ersättning av bortfraktaren, med mindre det visas, att dröjsmålet icke kan tillräknas bortfraktaren eller någon, för vilken han svarar, såsom fel eller försummelse.

handlingar avlämnats, kan anträda resan, eller om han eljest utan giltig anledning fördröjer resans anträdande. Erinras må slutligen, att vid granskningen inom H. D. av förslaget till S. L. beträffande första stycket av 111 § hemställdes, att genom ändrad redaktion måtte utmärkas, att det ankomme på bortfraktaren att uppvisa anledningen till dröjsmålet samt att, där detta icke kunde visas hava berott av omständigheter, för vilka varken bortfraktaren eller dennes folk bure ansvar, befraktaren vore berättigad till ersättning. Utkastet genomför sistnämnda synpunkt, så snart dröjsmål, av vad art det vara må, föreligger å bortfraktarens sida. Över huvud har man vid utformningen av 49 § accepterat en ståndpunkt, nära överensstämmande med 23 § köplagen. Därvid har man för övrigt utgått från att förevarande stadgande kommer att — liksom nämnda paragraf i köplagen — i viss utsträckning tolkas såsom innebärande en garanti. — På grundvalen av den allmänna regeln får avgöras, om företagande av »mellanresor» medför skadeståndsskyldighet eller icke.

²⁾ Andra stycket i förevarande paragraf har tillkommit på grund av konossementskonventionen. Förutsättningarna för skadeståndsskyldighet och reglerna för skadeståndsskyldighetens omfattning äro enligt S. L. något olika vid dröjsmål å bortfraktarens sida och vid bristande i honom åliggande vårdnad. I följd därav kan det i vissa fall vara för bortfraktaren förmånligare, att godset går under, än att det kommer fram för sent. Denna oegentlighet förebygges genom stadgandet i andra stycket av 49 §.

³⁾ I förslaget upptages icke någon motsvarighet till 111 § tredje stycket S. L., att om befraktare, oaktat fraktslutet icke häves, vill fordra ersättning för uppehåll, han är pliktig att sådant för befälhavaren uppgiva, innan hans gods till inlastning avlämnas. Stadgandet har motiverats därmed, att om befraktaren vidbliver fraktavtalet och avlämnar last utan att framställa anspråk på ersättning, bortfraktaren därav kan hämta skälig anledning antaga, att befraktaren ej lidit någon skada, för vilken han påkallar ersättning, och därför underlåter att förse sig med den bevisning, han eljest kunnat till sitt fredande anskaffa. Däremot uttalas i motiven till S. L., att om befraktaren begagnar sin rätt att häva avtalet, bortfraktaren har tillräcklig grund att antaga, det befraktaren även ämnar göra ersättningsanspråk gällande, utan att något särskilt tillkännagivande därom syntes behöva föreskrivas. Bortsett från denna bestämmelse uppställer däremot S. L. icke reklameringsregler beträffande rätten att föra skadeersättningstalan i anledning av dröjsmål å bortfraktarens sida. Valet har vid utkastets utarbetande ansetts stå mellan att konsekvent genomföra reklameringskyldighet och att icke upptaga några regler i ämnet. I utkastet har man stannat vid det senare alternativet.

Om underlåtet avlämnande av gods och godsets återtagande.¹⁾

¹⁾ En *allmän* reglering av dröjsmål av befraktaren — motsvarande avdelningen »Om dröjsmål å bortfraktarens sida» — har icke givits i utkastet, enär påföljden av befraktarens underlåtenhet att fullgöra sin huvudförpliktelse, att erlægga frakt, ansetts kunna bedömas efter allmänna rättsregler. Utkastet står därutinnan i överensstämmelse med S. L. Underlåtenhet av befraktaren i vissa andra fall har däremot reglerats i utkastet. I förevarande avdelning givas sålunda bestämmelser om underlåtet avlämnande av gods och godsets återtagande, avsedda att ersätta sjölagens regler i 126—130 §§ om fautfrakt. Dessa regler, vilka i det praktiska livet visat sig otillfredsställande samt för närvarande sakna större betydelse, i det att de i allmänhet ersättas av vanliga ersättningsregler (»proved damages»), hava övergivits i utkastet. I stället upptagas i detsamma i nära överensstämmelse med

allmänna privaträttsliga regler bestämmelser angående påföljderna därav, att last över huvud ej avlämnas (50 §), att last icke avlämnas till den i befraktingsavtalet bestämda myckenhet (51 §), eller att last återtages (52 §). Erinnras må i detta sammanhang därom, att lagkommittén i kapitlet om byggnads- eller annat arbetsbeting föreslog, att om man betingat byggnad eller annat arbete, men ville sedan betinget häva, man ägde makt därtill, ändå att byggnaden eller arbetet börjat blivit, men vore skyldig att gälda de *kostnader* och det *arbete*, som blivit gjorda, samt att ersätta den *vinst*, som den, som åtagit sig arbetet eller byggnaden, kunnat hava därav. Därför stadgades, att om arbetsgivaren ej fullgjorde vad han utfäst och arbetstagaren därigenom bleve hindrad från verkställigheten, arbetsgivaren hade att utgiva skadestånd. Vid granskningen av detta förslag uttalade H. D., att arbetstagaren ej skälig kunde fordra mera än skadestånd för vad han genom arbetets inställande verkligen förlorat, vid bestämmandet varav borde tagas i betraktande, å ena sidan, de arbetstillfällen, som under tiden gått honom ur händerna, samt, å andra sidan, de, vilka ännu kunde erbjuda sig. I lagberedningens förslag stadgades därefter rätt för arbetsgivaren att häva arbetsbetingetsavtalet mot skyldighet att gälda de *kostnader* och det *arbete*, som blivit gjorda, och att ersätta arbetstagaren all skada, som han lede därav, att betinget hävdes. Arbetsgivaren ålades tillika att gälda skadestånd, om han ej fullgjorde vad han utfäst och den andre därigenom hindrades från verkställigheten.

I den tyska rätten stadgas beträffande arbetsbeting, att arbetsgivaren, ända till arbetsproduktens fullbordande, när som helst kan »uppsäga» avtalet. Uppsäger han avtalet, är arbetstagaren berättigad att fordra *det avtalade vederlaget* men skyldig att låta gå i avräkning vad han i följd av avtalets hävande sparar i kostnader och vad han genom användande av sin arbetskraft på annat håll förvärvar eller »böswillig» underlåter att förvärva. Underlåter arbetsgivaren att företaga handling, som kräves för arbetsproduktens ävägbringande, och kommer han därigenom i mora accipiendi, äger arbetstagaren dels fordra skälig ersättning, dels ock sätta en frist för handlingens företagande, med äventyr, om den försittes, att avtalet anses hävt.

Reglerna om underlåtet avlämnande av gods hava i den svenska texten avfattats under principiellt gillande av den uppfattning, som kommit till uttryck i den tyska civillagen. Man betraktar med andra ord underlåtenheten att avlämna last principiellt såsom allenast en mora accipiendi, låt vara att den samtidigt understundom kan vara indicium på en mora debitoris med avseende på befraktarens principala förpliktelse på grund av fraktavtalet, nämligen den att betala frakt. Befraktarens underlåtenhet att lämna last medför därför icke rätt för bortfraktaren att häva avtalet, utan så är, att hans rätt till ersättning icke säkerställes. Tryggas denna rätt antingen genom betalning eller ställande av säkerhet, kan bortfraktaren varken kräva avlämnande av lasten eller häva avtalet. Utkastet överensstämmer härutinnan med S. L.

50 §.

Är vid lastningstidens utgång icke något gods avlämnat, anses befraktaren hava frånträtt avtalet, ¹⁾ och njute bortfraktaren ersättning för fraktförlust ²⁾ samt gottgörelse för utgifter, ³⁾ ⁴⁾ som vållas genom att godset ej avlämnas, i vad dessa utgifter ej varda genom nämnda ersättning gottgjorda.

Vid beräkning av fraktförlusten skall tagas i betraktande, förutom besparing och utgift, som uppkommit för bortfraktaren, jämväl frakt för gods, som bortfraktaren tagit eller utan skälig anledning underlåtit att taga i stället. ⁵⁾ ⁶⁾

¹⁾ Enligt stadgandet i 126 § första stycket första punkten S. L. medges helbefraktare på vissa villkor rätt att häva fraktslutet, varjämte förklaras, att om vid lastningstidens utgång icke någon last är avlämnad, fraktslutet anses från befraktarens sida hävt, ändå att uppsägning ej skett. Jfr 129 § S. L. angående delbefraktning. Angående slutligen styckegods stadgas i 123 § S. L., att om godset icke, på befälhavarens tillsägelse, avlämnas så tidigt, att det bekvämligen kan intagas och stuvras, befälhavaren icke är skyldig att medtaga godset, men att befraktaren dock har att gälda full frakt. Utkastet åter avser ej blott hel-, utan även del- och styckegodsbefraktning samt innehåller icke någon uttrycklig rätt för befraktaren att häva ingånget fraktavtal utan inskränker sig till att bestämma påföljden av att befraktaren underlåtit avlämna last, nämligen att han anses hava frånträtt avtalet. Man har förutsatt, att *oberoende av lagstadgande* befraktaren med samma verkan, som 50 § förklarar med underlåtenhet att vid lastningstidens utgång avlämna last, tidigare kan tillkännagiva, att han icke kommer att avlämna sådan, och att för beräkningen av fraktförlust och skäligheten av anspråk på ersättning för utgifter ett sådant tidigare klagörande måste tillmätas betydelse.

²⁾ Enligt 126 § första stycket S. L. gäller i detta fall, att helbefraktaren har att erlägga halv frakt. Angår befraktningsavtalet flera resor, erlägges halv frakt för första resan och fjärdedels frakt för envar av de övriga, dock att där avtalet angår endast resa till viss ort och omedelbar återresa därifrån, halv frakt skall utgå jämväl för återresan. Vid delbefraktning åter skall enligt 129 § — såvida ej alla befraktarna ena sig om fraktslutets hävande — full frakt erläggas. Om befälhavaren i stället medtager annat gods, gäller dock, att av den frakt, som därför *betingas*, hälften skall gå i avdrag å befraktarens skuld. Utkastet åter genomför vid all befraktning en uppfattning i viss överensstämmelse med den, som av S. L. omfattas vid delbefraktning. Jfr andra stycket av förevarande §.

³⁾ Att ersättning för överliggetid härvid skall utgå — jfr 126 och 129 §§ S. L. — har förmenats tillräckligt framgå av 10 § första stycket i utkastet, som förklarar ersättningen för varje dag förfallen till betalning. Likaledes har särskilt stadgande ej förmenats erfordras beträffande bortfraktarens rätt till ersättning för ytterligare uppehåll, som må hava ägt rum.

⁴⁾ I 129 § S. L. ålägges delbefraktare att ersätta bortfraktaren den kostnad, som kan för honom uppkomma till följd av fraktslutets hävande. Motsvarande bestämmelse saknas i 126 § S. L. Jfr däremot 36 § köplagen («kostnad för godsets vård eller annan särskild utgift»). Om genom fraktavtalets frånträdande utgifter uppkomma, som icke beaktas vid bestämmandet av den avtalade frakten, t. ex. för anskaffande av barlast i stället för den icke avlämnade lasten, har denna utgift ansetts böra ersättas.

⁵⁾ I de danska och norska texterna talas om bortfraktarens rätt till »Erstatning for det Tab, han derved lider». På grund av den uppfattning om karaktären av befraktarens underlåtenhet att leverera last, som omfattats vid arbetandet av den svenska texten, har det ansetts riktigast att begagnade beteckningarna fraktförlust och gottgörelse för utgifter. Vid beräkandet av den förlust, för vilken bortfraktaren skall erhålla ersättning, måste beaktas, att bortfraktaren genom att ej behöva fullgöra sina förpliktelser enligt avtalet måhända kan spara kostnader och därjämte, genom att utföra annat fraktande, erhålla vinst på det nya arbetet. Har bortfraktaren icke slutit annat fraktavtal i stället för det frånträdade, kan vid beräkningen av fraktförlusten hänsyn ej tagas till att arbete, som i det frånträdade avtalet kontraherats, ej blivit utfört, så vida icke denna omständighet för honom medfört besparing i utgifter. Ingår han åter nytt fraktavtal, skall beaktas även den del av därigenom avtalad frakt, som utgör beräknad ersättning för själva det

utförda arbetet och därför havda kostnader, i den mån de ej måst utgå oberoende av om nytt fraktavtal slutits eller ej. I annat fall skulle nämligen bortfraktaren, oaktat han använt tiden till utförande av annat arbete och fått ersättning för nyssnämnda kostnader, få betalning jämväl för det arbete, han ej utfört, och för kostnader, som han ej haft. Har bortfraktaren utan skäl原因 anledning underlåtit att taga gods i stället för det icke avlämnade, har han ansetts böra behandlas, som om han erhållit betalning för fraktandets av detta gods. Med bestämmelsen, att i betraktande skall tagas »frakt för gods, som bortfraktaren tagit eller utan skäl原因 anledning underlåtit att taga i stället», må för övrigt jämföras 130 § S. L., varom i motiven yttras, att ett tillerkännande åt befraktaren av hela fördelen av den nya frakten syntes kommitténs dels obehörigt, då befälhavarens besvär och omtanke för denna frakts erhållande skäligen borde ersättas, dels ock för befraktaren ofördelaktigt, då vid sådant förhållande befälhavarens intresse att söka sig frakt skulle förringas; samt att man valt uttrycket »betingas» i syfte att utmärka, att den förste befraktarens rätt till avdrag icke förringas därigenom, att den nya frakten av en eller annan anledning icke inflyter. — Med hänsyn till, bland annat, förekomsten av nu ifrågakvarande bestämmelse har det icke ansetts nödvändigt att i utkastet upptaga stadgande om rätt för befraktaren att sätta annat gods i stället. — I detta sammanhang har dryftats, huruvida den omständigheten, att bortfraktaren får vidkännas viss *compensatio lucri cum damno*, i och för sig bör anses upphäva fraktens karaktär av frakt; jfr motsvarande förhållande beträffande t. ex. köpeskilling för gods.

⁹⁾ I motiven till S. L. uttalas uttryckligen, att befraktaren icke är förhindrad att låta fartyget för sin räkning antråda resan utan last, vilket möjligen kan ligga i hans intresse, då fartyget kan vara befraktat för flera resor. Utkastet intager härutinnan samma ståndpunkt. Vad angår styckegodsbefraktning, är det dock självfallet, att frågan om bortfraktarens skyldighet att fullgöra avtalad resa, oaktat en styckegodsförsändare underlåtit avlämna avtalat gods, vanligen saknar praktisk betydelse därför, att denna skyldighet kvarstår med hänsyn till övriga styckegodsförsändare. Å den andra sidan har, om viss hamn skolat anlöpas endast för att lossa styckegods — som emellertid icke blivit avlämnat — den, som underlåtit avlämnandet, i regel icke något förnuftigt intresse av att ändock *framtvinga* ett anlöpande av hamnen. Förefinnes ett sådant intresse, gäller dock här detsamma som vid annan befraktning.

51 §.

Avlämnas icke gods till den i avtalet bestämda myckenhet, njute bortfraktaren ersättning jämlikt 50 § för fraktförlust och utgift, som honom därigenom tillskyndas. ¹⁾

Har icke, oaktat anmaning skett, bortfraktarens fordran å ersättning guldits eller säkerhet därför blivit ställd före lastningstidens utgång, äge bortfraktaren häva avtalet ²⁾ och erhålla ersättning, såsom i 50 § sägs. ³⁾ ⁴⁾

¹⁾ Stadgandet vilar på samma grundtanke som bestämmelsen i 126 § andra stycket S. L.; jfr 129 och 130 §§. I S. L. utsäges emellertid *direkt*, att befälhavaren är pliktig att antråda resan, om befraktaren erlägger frakt för det gods, som icke försändes, samt ersätter den kostnad, som kan för bortfraktaren uppkomma till följd av befraktarens underlåtenhet att lämna full last, eller ock för bortfraktarens fordran ställer säkerhet. Denna bortfraktarens skyldighet har emellertid förmenats tillräckligt framgå av andra stycket i förevarande §, som för hävningsrätt förutsätter, att varken fordringen guldits eller säkerhet blivit ställd. Anmärkas må, att S. L. i detta fall ålägger befraktaren

att ersätta eller ställa säkerhet jämväl för den kostnad, som kan för rederiet uppkomma genom befraktarens underlåtenhet att lämna full last, såsom t. ex. för anskaffande av barlast, för stöttning, omstuvning o. s. v.

²) Enligt 126 § andra stycket S. L. gäller, att om icke, oaktat anmaning skett, betalning erlagts eller säkerhet blivit ställd före lastningstidens utgång, bortfraktaren äger anse fraktslutet från befraktarens sida hävt, och att denne har att gälda frakt och ersättning enligt reglerna för det fall, att intet gods avlämnats. S. L. innebär härutinnan i visst avseende en betydande avvikelse från 1864 års sjölag. Enligt 1864 års sjölag var nämligen befälhavaren skyldig att avgå med det inlastade godset, såvida detta fanns i värde motsvara fulla frakten jämte kaplake. 1864 års sjölag betraktade sålunda det inlastade godset såsom säkerhet för hela frakten. Betalningen för det gods, som icke med-sändes, vilade såsom en förökad frakt å det avskeppade godset. S. L. åter utgår i berörda stadgande därifrån, att den omständigheten allena, att det inlastade godset i värde motsvarar fulla frakten, icke innebär tillräcklig säkerhet för bortfraktarens fordran. I denna principfråga överensstämmer utkastet med S. L. Det behöver icke framhållas, att skillnaden emellan det fall, att befraktaren lämnat en obetydlig del av den avtalade lasten, och det, att ingen last lämnats, är ganska ringa. En viss olikhet i förhållande till S. L. föreligger därutinnan, att utkastet i denna paragraf utgår från att bortfraktaren äger häva avtalet, under det att S. L., liksom utkastet i 50 §, utgår från att befraktaren frånträder detsamma. — Påpekas må för övrigt i detta sammanhang, att det under utarbetandet av utkastet varit under övervägande att i lagtexten fastslå innebörden av uttrycken »cirka», »omkring» och dylikt.

³) I 127 § S. L. stadgas, att där i fall, som 126 § omförmäler, på grund av fraktslutets hävande redan inlastat gods skall åter lossas, bortfraktaren njuter ersättning för alla utgifter för godsets inlastning och lossning, så ock för uppehåll, efter ty i 120 och 122 §§ sägs. Jfr 129 § S. L. Utkastets mening är, att ersättningen, då partiellt avlämnat gods åter uttages av befraktaren på grund därav, att bortfraktaren hävt avtalet jämlikt 51 § andra stycket, skall vad angår det uttagna godset behandlas på samma sätt som ersättning, då befraktare, som avlämnat allt det avtalade godset, jämlikt 52 § uttager detsamma. Vad angår lossningskostnader, beräknas vanliga sådana ersatta genom den fulla frakten, under det att extra lossningskostnad, som uppkommer genom att godset lossats annorstädes än i bestämmelsehamnen, skall gottgöras särskilt. Anmärkas må i detta sammanhang, att i de danska motiven till 127 § S. L. framhålles, att ersättningen för uppehåll i anledning av lossning utöver överliggetiden under vissa omständigheter kan bliva mycket större än överliggetidsersättning, t. ex. när uppehållet orsakar, att fartyget fryser inne eller att bortfraktaren hindras att uppfylla ett annat fraktavtal och på grund därav blir ersättningsskyldig.

⁴) I 126 § tredje stycket S. L. förklaras *uttryckligen*, att om konossement å inlastat gods redan utfärdats, gäller vad i 141 § stadgas. Någon olikhet i sak mot S. L. är icke åsyftad.

52 §.

Vill befraktaren utbekomma avlämnat gods å lastningsorten eller i hamn, som fartyget anlöper under resan, äge han rätt därtill, ¹) såvida det kan ske utan väsentlig olägenhet för bortfraktaren och utan skada för annan befraktare. ²) ³)

Uttages gods i lastningsorten, ⁴) njute bortfraktaren ersättning för fraktför-lust och skada i övrigt, som honom därigenom tillskyndas. Sker uttagandet i mellanhamn, ⁵) erhålle bortfraktaren full frakt jämte ersättning för ökade utgifter och annan skada. ⁶) ⁷)

1) Med avseende å helbefraktares rätt att häva avtal och utlossa gods skiljer S. L. mellan det fall, att resan ännu ej anträtts, och då så skett. I det förra fallet tillämpas förut berörda bestämmelser om fautfrakt. Några andra restriktioner i rätten att häva avtalet göras icke, än att det förklaras, att om konossement å inlastat gods redan utfärdats, stadgandet i 141 § är tillämpligt. För det fall åter, att resan anträtts, gälla särskilda delvis olika regler enligt 128 § S. L. I detta fall skall principiellt gäldas full frakt med avdrag för de särskilda utgifter, vilka varda bortfraktaren besparade, och med skyldighet för bortfraktaren att, om annat gods i stället medtages, vidkännas avdrag med hälften av den frakt, som därför betingas. Befraktaren äger ej fordra, att fartyget för godsets utlossning skall anlöpa hamn under resan. Anlöpes av annan anledning ort, där lossning kan ske, äger befraktaren där utbekomma godset, men är pliktig att ersätta ej mindre den särskilda kostnad, som för lossning å den ort må uppkomma, än ock den skada och förlust, som genom lossningen må tillskyndas bortfraktaren. Vid delbefraktning slutligen gäller enligt 129 §, att befraktaren, om enighet ej föreligger mellan samtliga befraktare, är berättigad att lossa det inlastade godset endast, om det kan ske, utan att skada genom resans fördröjande eller annorledes tillskyndas övriga befraktare. Befraktaren är i detta fall skyldig att gälda frakt samt ersättning för överliggedagar och ytterligare uppehåll, i den mån befraktaren är därför ansvarig, att ersätta den kostnad, som kan för bortfraktaren uppkomma till följd av fraktslutets hävande, samt att utgiva ersättning för kostnad, skada och förlust enligt reglerna i 128 § S. L.

2) Stadgandet har förmenats nödvändigt för att skydda bortfraktaren, i det att efter S. L:s tillkomst allt större behov inträtt av noggranna beräkningar i och för fullgörande av avtalade eller planerade efterföljande resor. Ersättningsrätt har ansetts numera icke vara tillräckligt skydd för bortfraktaren. S. L. saknar däremot full motsvarighet härtill. I motiven till S. L. framhålles nämligen, att då bortfraktaren är skyddad genom rätten till ersättning, befälhavaren icke torde kunna vägra lossning i annat fall, än där den kommer i strid med befälhavarens plikt att tillvarataga jämväl övriga befraktares intressen. Å den andra sidan saknas i utkastet motsvarighet till bestämmelsen i 155 § andra stycket S. L. Jfr motiven till denna paragraf. Att motsvarande bör gälla enligt utkastet har förmenats vara självklart, i enlighet varmed 39 § i utkastet i ty fall skall analogt tillämpas. Skillnad i sak är icke åsyftad därmed, att paragrafen icke, liksom 46 § tredje stycket i utkastet, formulerats negativt.

3) I S. L. framträder, i motsats till förhållandet i utkastet, lossandet av godset såsom en underordnad sak i förhållande till det principala, nämligen fraktslutets hävande. Utkastets förfarande att behandla uttagandet av gods skilt från hävningsrätten har motiverats därmed, att om fraktavtalet avser generiskt gods, befraktaren vanligen är oförhindrad att lasta in annat gods i det uttagnas ställe, varförutom beaktats, att befraktaren kan få avtalet att bestå genom att gälda eller ställa säkerhet för den ersättning, han skall erlægga.

4) Även vid uttagande av gods i lastningshamnen ur helbefraktat fartyg medges bortfraktaren enligt utkastet i motsats till S. L. rätt till full skadeersättning.

5) Att bortfraktaren vid godsets uttagande i mellanhamn har rätt till full frakt utan skyldighet att underkasta sig avdrag är en olikhet i förhållande till gällande lag. Det har ansetts skäligt, att i detta fall bortfraktaren skulle utfå ersättning såsom vid fullgjord resa.

6) Jfr anm. 4) vid 51 §.

7) Att göra skillnad mellan helbefraktare, delbefraktare och styckegods-avsändare har förmenats icke erforderligt.

Om ömsesidig rätt att häva avtalet.¹⁾

¹⁾ Såsom förut framhållits, kompletteras sjölagens moraregler genom bestämmelserna om ömsesidig rätt att häva fraktaavtalet. Sjölagen intager i detta avseende en annan ståndpunkt än t. ex. köplagen. För det fall, att exempelvis säljaren avlämnar godset för sent eller detsamma helt och hållet utebliver, meddelas visserligen i köplagen bestämmelser angående, bland annat, dels köparens rätt att häva avtalet, dels ock förutsättningarna för skadeståndsskyldighet. Något stadgande om rätt för säljaren att, oberoende av kontraktsbrott å medkontrahentens sida, undandraga sig avtalets uppfyllande meddelas däremot icke. Spörsmålet har särskild betydelse för det fallet, att det föreligger en allenast övergående omöjlighet, i vilken händelse frågan uppkommer, om köparen kan vidhålla avtalet och påkalla leverans, sedan omöjligheten upphört, eller om säljaren kan motsätta sig ett sådant anspråk under återopande, att han genom omöjligheten blivit definitivt befriad från skyldigheten att fullgöra avtalet. Inom doktrinen har köplagen tolkats så, att något allmängiltigt svar på spörsmålet ej kan givas, utan att avgörandet beror av omständigheterna i det särskilda fallet, framför allt av omöjlighetens varaktighet eller rättare därav, huruvida den kunnat beräknas skola fortvara längre eller kortare tid.

I sjölagarna åter hava av ålder kasuistiskt upptagits vissa omständigheter, som omöjliggöra eller åtminstone väsentligt hindra resan eller dess fullbordande, varvid reglering skett av deras inflytande på befraktningens avtalet. Så är förhållandet även med gällande sjölag och, ehuru det varit under övervägande att inarbeta ifrågavarande bestämmelser i avsnitten om dröjsmål å bortfraktarens sida och om underlåtet avlämnande av gods, har man vid utkastets utarbetande stannat vid att här i ett sammanhang upptaga bestämmelser, svarande mot 159 och 161—163 §§ i S. L. Motsvarighet till 160 § möter i avdelningen om dröjsmål å bortfraktarens sida. Av anmärkningarna till nyssnämnda avdelning framgår, varför särskild motsvarighet till 164 § S. L. ej möter i utkastet.

53 §. ¹⁾

Finnes efter avtalets ingående, att fara föreligger för fartygets uppbringande eller för fartygets eller godsets utsättande för krigsskada eller att sådan fara väsentligen ökats, ²⁾ äge såväl bortfraktaren som befraktaren häva avtalet, såvida meddelande därom gives utan oskäligt uppehåll; ³⁾ och drage var sin kostnad och skada. ⁴⁾ Lag samma vare, där efter avtalets ingående finnes, att fartygets resa eller godsets fraktande hindras genom utförsel förbud eller införsel förbud, embargo, blockad eller annan åtgärd av högre hand.

Kan faran eller hindret avvärjas genom att en del av godset kvarlämnas eller utlossas, vare sådan åtgärd vidtagen, där endera parten det äskar; ⁵⁾ och drage var sin kostnad och skada. ⁶⁾ Vad i 22 § är stadgat utgöres i ty fall ej hinder för bortfraktaren att medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning. Bortfraktaren äge ock häva avtalet, där ej på anmaning befraktaren utgiver ersättning enligt den i 51 § första stycket angivna grund eller ställer säkerhet för betalningen. ⁷⁾

Är en del av resan utförd, äge bortfraktaren ⁸⁾ erhålla avståndsfrakt enligt vad i 47 § sägs. ⁹⁾ ¹⁰⁾

¹⁾ Med avseende å frågan, vilka omständigheter medföra ömsesidig rätt att häva avtalet, intager utkastet i huvudsak samma ståndpunkt som gällande lag.

Liksom vid sjölagens tillkomst har det även nu varit under överbägande, huruvida fraktavtalet bör anses förfallet, därest det till inlastning bestämda godset förloras, innan det överlämnas till bortfraktaren. Man har härvid stannat vid samma slut, som i motiven till S. L. angives därmed, att ehuru man i allmänhet hyst den uppfattning, att detta fall icke ens, när avtalet angår individuellt bestämt gods, bör behandlas på samma sätt, som när någon inträffad omständighet gör godsets försändning otillåten, man likväl icke velat genom ett uttryckligt lagbud fastställa en sådan grundsats. Såsom här kompletterande lagen har man haft förutsättningsläran i tankarna.

²) Uttrycket svarar mot S. L:s term, att »fartyget eller godset genom utbrott av krig bliver ofritt». Man har emellertid önskat att tydligare än i S. L. begränsa stadgandets tillämplighet till vad, som inträffar eller, i allt fall, blir känt efter avtalets ingående. Erfarenheterna från världskriget bestyrka i hög grad, att det är av vikt att situationen bedömes med hänsyn till de vid avtalets ingående kända förhållandena. Jfr 39 § köplagen: »har, i fall då anstånd med köpeskillningens erläggande är medgivet, köparen efter köpets avslutande blivit försatt i konkurs . . . eller eljest *funnits* vara på sådant obestånd, att det måste antagas, att köpeskillning ej varder rätteligen erlagd». — Liksom S. L. förutsätter utkastet, att ett *verkligt hinder* för avtalets fullgörande föreligger. — Det har varit under överbägande att stadga, att hävningsrätt enligt denna paragraf ej inträder före lastningstidens början. Man har emellertid ansett det lämpligast att låta frågans avgörande bero på allmänna rättsgrundsatser.

³) Det har ansetts av vikt att förhindra spekulation. Bestämmelsen står i överensstämmelse med den uppfattning, som redan gjort sig gällande i rättspraxis.

⁴) Huruvida även befraktaren bör äga hävningsrätt utan ersättningsskyldighet vid utförsel- och införselbud, därom har viss tveksamhet gjort sig gällande, då man ansett sig icke kunna tillmäta motsvarande betydelse åt den omständigheten, att till inlastning bestämt gods gått förlorat, innan det överlämnas till bortfraktaren. Jfr ovan denna § under ¹).

⁵) Jfr stadgandet i 159 § andra stycket första punkten S. L., varom i motiven yttras, att då i detta fall avtalets fullgörande är endast delvis omöjligt eller otillåtet, det icke kan medgivas befälhavaren att undandraga sig avtalets fullgörande, såvitt angår det gods, som icke av hindret träffats, men att å andra sidan, då rättigheter och skyldigheter måste svara mot varandra, befraktaren icke äger häva avtalet på andra villkor, än 126 och 129 §§ bestämma. Enligt utkastet åter har befraktaren en förmånligare ställning, om han vill häva avtalet, såtillvida, som med avseende å det hindrade godset envar skall draga sin kostnad och skada. Icke ens lossningen av detta gods sker på hans bekostnad. I anslutning därtill stadgar utkastet ej heller sådan ersättningsskyldighet för det fall, att bortfraktaren för att kunna fullgöra resan utlossar det hindrade godset. Bortfraktaren berättigas emellertid i detta fall att även vid helbefraktning medtaga annat gods i stället för det hindrade. Vill befraktaren framtvinga resans utförande, får han emellertid finna sig i att utgiva ersättning eller ställa säkerhet för det hindrade godset enligt den i 51 § första stycket angivna grund. För att ej ställa bortfraktaren i en ogynnsam ställning ger utkastet honom nämligen rätt att häva avtalet, om ej befraktaren utgiver eller ställer säkerhet. Underlåter befraktaren detta och häver bortfraktaren förty avtalet, blir befraktaren med tillämpning av den princip, som fått uttryck i 53 § första stycket, icke ersättningsskyldig. Är den hindrade delen av lasten jämförelsevis stor, kan det ligga i bortfraktarens intresse att icke fullgöra resan med den ohindrade delen. Bortfraktarens hävningsrätt kan emellertid bliva illuderad därigenom, att konossement utställs.

⁶) Beträffande frågan, på vems bekostnad lossning skall ske av icke hindrat gods, må i detta sammanhang erinras om stadgandet i 162 § S. L., att om fraktslut häves på grund av sådant hinder, som oförmåles i 159 §, och till följd därav lossning av last skall äga rum, befraktaren är skyldig att vidkännas all kostnad, som för lossningen uppkommer, där hindret angår godset allena. I 162 § S. L. stadgas därjämte, att om hindret tillika angår fartyget eller detta allena, eller om befälhavaren gjort bruk av den i 159 § honom medgivna rätt att uppsäga fraktslut, de i 136 § i fråga om lossningskostnadens bestridande givna bestämmelser skola tillämpas. S. L. innebar i detta avseende en olikhet i förhållande till 1864 års sjölag, enligt vilken lossningskostnaden alltid fördelades enligt vanliga regler. I de svenska motiven förklaras i detta sammanhang, att billigheten av det i 162 § gjorda undantaget från huvudregeln »torde vara uppenbar». Liknande uttalande göres i de danska motiven, därvid emellertid tillika ifrågasättes en motsvarande regel för det fall, att hindret angår fartyget allena eller befälhavaren gjort bruk av rätten att uppsäga fraktslut. Enligt utkastet åter skall, om gods utlossas vare sig därför, att avtalet häves, eller för att möjliggöra resans fullgörande, vardera parten draga sin kostnad.

⁷) I 159 § tredje stycket S. L. stadgas, att om fartyg är befraktat till flera och på grund av hinder för en eller flere av befraktarna de med dem slutna avtal hävas, befälhavaren äger uppsäga även de övriga fraktsluten, där den frakt, som för resan skulle komma att utgå, understiger hälften av hela det betingade fraktbeloppet. I utkastet har motsvarande stadgande ej upptagits, såsom icke rätt förenligt med de övriga befraktarnas intressen.

⁸) Stadgandet i 161 § andra stycket om fördelning av uppehållskostnad å fartyg, frakt och last enligt reglerna för gemensamt haveri har, såsom praktiskt utan större betydelse, då tidsförlust ej inbegripes under stadgandet, icke upptagits i utkastet. Ej heller har i utkastet upptagits full motsvarighet till stadgandet i 161 § första stycket andra punkten angående skyldighet för befälhavaren att för lastägararens räkning vidtaga sådan åtgärd med lasten, som i 57 § S. L. föreskrives (jfr 30 § i utkastet). Angående stadgandet erinrades av H. D., att ifrågavarande regel syntes böra gälla även för det fall, att fraktslutet hävdes av befraktaren. Bortfraktaren ansågs med andra ord böra hava ifrågavarande skyldigheter, även om »den avtalade resan» icke avbröts under de i 57 § S. L. avsedda förhållandena.

⁹) Utkastet saknar motsvarighet till stadgandena i 163 § S. L. Dessa bestämmelser saknas i 1864 års S. L. och torde icke hava någon större praktisk betydelse.

¹⁰) Huruvida det är fullt tillfredsställande att tillämpa det nya distansfraktsystemet, även när hindret ligger inom befraktarens sfär, har varit föremål för olika meningar.

II. Om tidsbefraktning.¹⁾

¹) Som redan vid förslaget rubrik påpekats, innehåller S. L. icke några bestämmelser om tidsbefraktning. Detta var ej heller fallet med förslaget till S. L. Om 152 § i nämnda förslag yttras i motiven, att densamma, som »icke har någon motsvarighet i Sjöl., avser ej att reglera den art befraktning, varigenom ett fartyg ställes till befraktarens disposition för en viss tid eller viss resa, utan att avtalet angår fraktande av viss vara [befraktning 'en rouche']; man har här närmast haft för ögonen det fall, att befraktningen angår viss vara, men att frakten skall beräknas efter tid, d. v. s. att befraktaren i viss mån skall bära äventyret av de omständigheter, vilka kunna inverka hinderligt på resans fort-

gång, — ehuru visserligen här givna bestämmelser böra analogivis tillämpas jämväl på nämnda art befraktning». Vad sålunda föreslagits utgick emellertid på grund av erinran vid förslagets granskning i H. D., att stadgandet syntes icke vara av något verkligt behov påkallat och så mycket hellre kunna utgå, som de föreskrifter, §:n innehöller, icke vore uttömmande, utan i flera hänseenden måste fullständigas genom andra stadganden.

Vid utarbetandet av förslag till nytt befraktningskapitel har man däremot ansett nödvändigt att uppställa ett antal bestämmelser angående den numera praktiskt så viktiga tidsbefraktningen.

54 §.¹⁾

Vid tidsbefraktning skall bortfraktaren under den tid, fartyget skall stå till förfogande för befraktaren, utföra de resor, befraktaren i överensstämmelse med avtalet påfordrar.²⁾

¹⁾ Man har avsiktligt undvikit att i utkastet upptaga någon definition av begreppet tidsbefraktning. Redan av tidsbefraktningsens namn och av dess placering i ett kapitel om fraktavtalet framgår emellertid, att man i utkastet betraktar tidsbefraktningen som ett verkligt fraktavtal, ej som en art av fartygslega. I motsats mot förhållandet vid fartygslega åligger det nämligen vid tidsbefraktning den, som upplåter fartyget, att bemanna detsamma, i följd varav avtalet karakteriseras såsom en *locatio conductio navis et operarum magistrorum et nauticorum* i motsats till den rena *locatio navis*. Svårare är däremot gränsbestämningen mot resebefraktningen, detta så mycket mera, som det finnes övergångsformer mellan dessa båda institut. Jfr utkastets rubrik under ¹⁾. Det har varit under övertvägande att i lagtexten uttala, att när ett fartyg bortfraktas sålunda, att frakten skall beräknas efter tid, tidsbefraktning föreligger, med mindre annat må anses avtalat.

²⁾ Genom förevarande paragraf fastslås tidsbefraktarens principiella rätt att råda över fartyget och att få utförda de resor, han i enlighet med tidsbefraktningsavtalet påfordrar. Givetvis faller ett avtal icke utan vidare utanför tidsbefraktningsens ram därför, att tidsbefraktaren låter fartyget under viss tid ligga stilla eller använder detsamma blott för *en* resa.

55 §.

Bortfraktaren skall hålla fartyget i behörigt skick samt behörigen bemannat och utrustat för vanlig fraktfart.¹⁾ Han är dock icke pliktig att sörja för bränsle till fartygets maskineri eller att bära utgifterna för vatten till fartygets pannor.^{2) 3)}

¹⁾ Under det att vid resebefraktningen utgifterna för resans utförande drabba redaren ensam, är det vid tidsbefraktning vanligt, att desamma fördelas mellan tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren. Utgifter, som variera efter det sätt, på vilket fartyget användes, falla i stort sett tidsbefraktaren till last, under det att de mera konstanta utgifterna, t. ex. för hyra och underhåll till besättningen, pläga drabba tidsbortfraktaren. I enlighet därmed förklaras bortfraktaren i förevarande paragraf skyldig att hålla fartyget i behörigt skick samt behörigen bemannat och utrustat för vanlig fraktfart. Under uttrycket »utrustat» torde närmast vara att inbegripa sådant, som är avsett för ett mera stadigvarande bruk ombord. Å andra sidan lär emellertid även besättningens proviantering, som i regel ej varierar efter fartygets användning, få anses därunder inbegripen. Bortfraktarens skyldighet med avseende på utrustningen är

emellertid begränsad genom tillägget om »vanlig fraktfart». Vilka förpliktelser som åligga tidsbortfraktaren, kan dock stundom vara tveksamt, särskilt med hänsyn till det svävande i termen utrustning.

²⁾ Nyss berörda stadgande kompletteras emellertid genom tillägget, att bortfraktaren dock icke är pliktig att *sörja för* bränsle till fartygets maskineri eller att *bära utgifterna för* vatten till fartygets pannor. När utkastet beträffande vatten till fartygets pannor befriar bortfraktaren blott från skyldigheten att bära utgifterna därför, beror detta därpå, att i praktiken befälhavaren anses pliktig *draga försorg om*, att det för maskineriet erforderliga sötvattnet finnes.

³⁾ Under överläggning har i samband med denna paragraf varit att upptaga ett stadgande om skyldighet för befälhavaren att å bortfraktarens vägnar vägleda tidsbefraktaren med hänsyn till det, som kräves för fartygets drift, och att, där så kräves, låta utföra det för befraktarens räkning. Ett sådant stadgande har emellertid ansetts alltför svävande. Under övervägande har ock varit att upptaga ett mot 111 § S. L. svarande stadgande.

56 §.

Befraktaren ¹⁾ har att *sörja för lastning, stuvning och lossning* ²⁾ utan annan medverkan av befälhavare eller besättning än den, som är sedvanlig vid resebefraktning i den fart, vari fartyget i överensstämmelse med tidsbefraktningensavtalet användes. ³⁾

¹⁾ Den nautiska delen av fartygets utnyttjande vid tidsbefraktning sker genom redaren och på hans äventyr. I enlighet därmed har det varit ifrågasatt att i lagtexten uttala, att redaren är ansvarig, om och i den mån fartygets sjövärdighet sättes i fara eller om fel förelöper vid navigeringen. Detta har emellertid ansetts vara klart utan annat lagstadgande än 54 och 55 §§.

²⁾ I motsats till den nautiska delen av fartygets utnyttjande vilar den s. k. kommersiella delen därav principiellt på tidsbefraktaren, ehuru befälhavare och besättning hava att därvid lämna viss medverkan. Detta uttalas i förevarande paragraf. Man har emellertid ansett, att spörsmålet, vilken medverkan som skall av dem lämnas, måste bliva beroende på vad som är sedvanligt vid resebefraktning i den fart, vari fartyget i överensstämmelse med tidsbefraktningensavtalet användes. Om och såvitt befälhavare och besättning lämna sådan medverkan, läser tidsbortfraktaren hava att svara för deras fel och försummelser. Givet är emellertid, att avtalet i det särskilda fallet kan vara att så förstå, att bortfraktaren blott skall ställa viss arbetskraft till förfogande utan skyldighet för honom att svara för annat än culpa in eligendo. Jfr för övrigt vad vid 58 § under ¹⁾ anföres.

³⁾ Huruvida befälhavare och besättning kunna bliva personligen ansvariga gentemot tidsbefraktaren, är ett spörsmål av analog art med det, vilket diskuterats vid 27 § ff.

57 §.

De utgifter för resornas utförande, som icke på grund av bestämmelserna i 55 och 56 §§ åligga bortfraktaren, har befraktaren att bära, där ej annat må anses avtalat. ¹⁾

¹⁾ Att i lag fullt uttömmande angiva, vilka utgifter, utöver de i 55 och 56 §§ avsedda, bära drabba den ena eller den andra av parterna, torde icke vara möjligt. Man har emellertid ansett det lämpligt att uppställa en presumption till tidsbortfraktarens förmån. Därmed läser vinnas åtminstone, att par-

terna vid slutande av tidsbefraktningsavtalet inrikta sin uppmärksamhet på detta spörsmål och eventuellt träffa en från lagen avvikande reglering.

58 §.

Bortfraktaren är pliktig ¹⁾ att utställa konossement å inlastat gods med de villkor för godsets befordran, som äro sedvanliga i den fart, vari fartyget i överensstämmelse med tidsbefraktningsavtalet användes. ²⁾

Ådrager sig bortfraktaren därigenom större ansvar än honom åligger enligt avtalets befordringsvillkor, skall befraktaren hålla honom skadeslös. ³⁾ ⁴⁾

¹⁾ Enligt 54 § är tidsbortfraktaren pliktig fullgöra resor under avtalad tid och därvid på tidsbefraktarens begäran frakta gods. För godsets vård ansvarar han därför, men i förhållande till tidsbefraktaren principiellt endast för tiden efter stuvningen och till lossningen, enär enligt 56 § tidsbefraktaren har att sörja för lastning, stuvning och lossning av godset. Utkastet utgår emellertid därifrån, att ansvaret på grund av konossement bör åvila tidsbortfraktaren i första hand, låt vara att han i viss utsträckning har regressrätt mot tidsbefraktaren.

²⁾ Härigenom beröres ett praktiskt mycket viktigt spörsmål: rätten att i konossement få införda andra klausuler angående godsets befordran än dem, som innehållas i tidsbefraktningensavtalet. Tidsbefraktningensavtalet kan t. ex. innehålla negligence-klausul, under det att det för tidsbefraktaren kan vara av synnerlig vikt att kunna bortfrakta fartyget utan sådan klausul och att få konossement undertecknade av tidsbortfraktaren utan sådan klausul. Huru långt tidsbefraktarens rätt att kräva utställande av konossement med annat innehåll än det i tidsbefraktningensavtalet angivna bör sträcka sig, är svårt att i lag fixera. Frågan har ansetts få avgöras med hänsyn till vad som är sedvanligt i den fart, vari fartyget i överensstämmelse med tidsbefraktningensavtalet användes. En självklar sak är, att tidsbefraktaren ej har rätt att avfordra tidsbortfraktaren utställande av konossement, som med hänsyn till datering, beskrivning av varan eller eljest strider mot det verkliga förhållandet.

³⁾ Om genom utfärdandet av konossement tidsbortfraktaren gentemot tredje man ådrager sig strängare ansvar, än som åligger honom i förhållande till tidsbefraktaren, har han av utkastet utan hinder av konossementskonventionen ansetts böra äga regressrätt mot tidsbefraktaren. Jfr t. ex. Baltimore-certepartiet § 9.

⁴⁾ Påpekas må i samband med denna paragraf, att det varit ifrågasatt att i lagen upptaga ett stadgande om rätt för tidsbefraktaren att *underbortfrakta fartyget* på tid eller för resa. Stadgandet har emellertid uteslutits såsom berörande ett ämne, som principiellt är gemensamt för fraktavtalet i dess helhet. I samband därmed står, att utkastet ej upptagit regler om underbefraktarens rätt att hålla sig till tidsbefraktare eller tidsbortfraktare. Jfr dock 85 § i utkastet. Utkastet upptager ej heller regler om *ansvaret för andra avtal*, som befälhavaren må ingå i denna sin egenskap, eller om *ansvaret för utomobligatorisk skada*.

59 §.

Bortfraktaren är icke pliktig att utföra resa, vid vilken fartyg och ombordvarande skulle utsättas för fara, ¹⁾ som vid avtalets ingående skäligen icke bort förutses.

¹⁾ Enligt 54 § skall tidsbefraktaren utföra de resor, tidsbefraktaren i överensstämmelse med avtalet påfordrar. Härvidlag kunna emellertid framträda

vissa för företagets utförande hinderliga omständigheter; jfr 53 § i utkastet. På grund därav har det varit ifrågasatt att i utkastet stadga, att befraktaren kan sända fartyget blott i lovlig fart och till säkra hamnar, där det kan ligga utan att taga grund; *men att* han icke har rätt att sända fartyget till någon plats, dit manskapet lagligen kan vägra följa det, liksom ej heller inom blockerat eller minspärrat område eller på någon resa, som utsätter det för konfiskation eller sänkning av krigförande makt. När man valt den mera allmänna formuleringen, beror detta därpå, att man dels ansett det stundom kunna ligga i avtalets förutsättningar, att fartyget skall gå även till dylika platser, dels ock förmenat det kunna finnas andra platser, dit tidsbefraktaren icke bör kunna sända fartyget.

60 §.

Bortfraktaren är pliktig att låta fartyget anträda ny resa, ¹⁾ så länge den genom avtalet bestämda tiden icke gått till ända, försåvitt antagas må, att resan icke medför väsentligt överskridande av den tid avtalet avser.

För tidrymd, varmed den avtalade tiden sålunda må överskridas, skall frakt utgå såsom för avtalad tid. ²⁾ ³⁾

¹⁾ Med förevarande paragraf avses att besvara det vid tidsbefraktning vanliga spörsmålet, vilken »overlap» må anses medgiven, då tidsbefraktningssavtalet icke lämnar erforderlig ledning, t. ex. genom upptagande av en »respitmånad». Av utkastet framgår, att en resa lagligen kan avslutas, även om genom densamma den i tidsbefraktningssavtalet bestämda tiden för fartygets överlåtande gått till ända, för såvitt nämligen vid resans anträdande kunde antagas, att därigenom ej skulle inträda väsentligt överskridande av den tid, avtalet avser.

²⁾ Övervägande stämning har funnits för att vid ett sådant överskridande av avtalstiden, som är medgivet enligt första stycket i paragrafen, certepartifrakt och icke gångbar frakt skall utgå. Efter samma grund bör givetvis frakten bestämmas för »overlap», som uttryckligen medges i tidsbefraktningssavtalet.

³⁾ Under förarbetena har diskuterats att upptaga bestämmelser jämväl om »underlap». Man har därvid förmenat, att i viss mån olika regler vore att tillämpa allteftersom frakten vore betalad eller icke. I det senare fallet torde regeln i 61 § andra stycket bliva tillämplig, i följd varav bortfraktaren äger fordra skadestånd. Om frakten blivit betalad i förskott, lär bortfraktaren principiellt äga behålla den. Man har dock ansett honom skyldig att använda fartyget på bästa sätt och återbära vad som överstiger hans verkliga förlust.

61 §.

Tidsfrakt skall betalas i förskott för en månad i sänder. ¹⁾

Betalas frakten icke i rätt tid, ²⁾ äge bortfraktaren häva avtalet och erhålla skadestånd. ³⁾

¹⁾ Det har varit ifrågasatt att i stället upptaga en fyra-veckors period, såsom medförande lättare beräkningar.

²⁾ Då utkastet använder uttrycket »i rätt tid», sker detta för att bereda domstolarna möjlighet att taga hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet. Det har ansetts mindre lämpligt att, såsom ifrågasatts, medgiva befraktaren en respittid av två söckendagar.

³⁾ Under övertägande har varit att uttala, att frakten löper från den tid, då fartyget i överensstämmelse med avtalet ställes till tidsbefraktarens förfogande, och till dess att den avtalade tiden utlupit eller avtalet eljest upphört att gälla. Detta förhållande har emellertid ansetts tillräckligt tydligt utan särskilt lagstadgande.

62 §.

Frakt utgår icke för tid, som går förlorad för befraktaren på grund av åtgärder för fartygets reguljära underhåll eller till följd därav, att fartyget icke är i behörigt skick eller behörigen bemannat eller utrustat, eller eljest på grund av omständighet, som beror av bortfraktaren. ¹⁾ ²⁾ ³⁾

¹⁾ För stadgandets tillämplighet kräves icke skuld å tidsbortfraktarens sida, utan blott att orsaken är en omständighet, som får anses falla inom hans sfär.

²⁾ Det har varit under övertägande att uttryckligen uttala, att under den tid, frakten sålunda icke utgår, bortfraktaren bär de utgifter för fartygets drift, som därigenom må uppkomma, ävensom att befraktningstiden icke förlänges, vilken än orsaken må vara till uppkommen tidsförlust. Det har emellertid ansetts betänkligt att i det förra avseendet uppställa en allmän regel, under det att den i det senare hänseendet ifrågasatta regeln ansetts självklar.

³⁾ I samband med denna paragraf har varit under övertägande, huruvida en närmare reglering borde för tidsbefraktningens del ske av de förhållanden, som med avseende på resebefraktning behandlas i 53 § i utkastet. Jfr 59 § i utkastet. Frågan har emellertid ansetts böra överlämnas till rättstillämpningen.

63 §.

Förolyckas fartyget med man och allt, utan att upplysning kan vinnas om tiden, då olyckan inträffade, skall frakt betalas intill dess hälften ¹⁾ av den tid förflutit, som skäligen bort åtgå för resan från det ställe, där fartyget sist avhörde, till bestämmelseorten.

¹⁾ Det har ansetts med billighet mera överensstämmande, att frakten i detta fall halveras, än att — såsom det varit ifrågasatt — låta redaren förlora frakten från det ögonblick, då fartyget senast blivit sett eller avhört.

I samband med tidsbefraktningens avsnittet må anmärkas, att sjölagens regler om *bärgning* ifrågasatts skola kompletteras med stadgande dels om, att bärgarlön, som intjänas av tidsbefraktat fartyg, skall fördelas mellan tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren, dels ock om skyldighet för tidsbortfraktaren att hålla tidsbefraktaren skadeslös för därigenom uppkommen ökning av utgifterna för fartygets drift.

Påpekas må vidare, att efter utkastets utarbetande med svensk rätt införlivats den i Bryssel den 25 augusti 1924 avslutade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om *begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg*, som användas till fart i öppen sjö, och den, ävenledes i Bryssel, den 10 april 1926 avslutade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om *sjöpanträtt och fartygshypotek*. På grund av den förstnämnda konventionen bestämmes i 265 § S. L., att vad i kapitlet om begränsning av redareansvaret stadgas skall äga tillämpning jämväl där underbortfraktare av ett fartyg är ansvarig i fall, som omförmälas i 254 § S. L. På motsvarande sätt förordnas i 275 § S. L., att vad i 11 kap. S. L. stadgas angående sjöpanträtt i fartyg och frakt skall äga tillämpning jäm-

väl vid underbortfraktning av ett fartyg samt då annan än fartygets ägare nyttjar det till sjöfart för egen räkning, med mindre förfogandet över fartyget berövats ägaren genom en rättsstridig handling och fordringsägaren icke är i god tro.

Slutligen må ock framhållas, att det varit under övervägande att i *haverikapitlet* upptaga bl. a. ett stadgande till besvarande av den i praktiken mycket omstridda frågan, huru man beträffande fraktens bidragsskyldighet och bidragsvärde skall förfara, då fartyget är tidsbefraktat.

III. Om konossement.

Om konossementets utställande och innehåll.¹⁾

64 §.

Konossement innefattar erkännande om godsets inlastning samt förbindelse att å bestämmelseorten utlämna detsamma till mottagaren.

Konossementet skall vara underskrivet och angiva ort och tid för utfärdandet.²⁾

¹⁾ I motiven till S. L. betonas den väsentliga avvikelse, som förefinnes mellan svensk och dansk-norsk rätt därutinnan, att enligt den i Danmark och Norge gällande 1798 års förordning det i viss mån är likgiltigt, huruvida ett skuldebrev är ställt till viss man eller till viss man eller order, i det att jämväl i förra fallet den, som genom transport blivit innehavare av förbindelsen, icke behöver låta gälla emot sig andra invändningar än sådana, som grunda sig på själva handlingen, under det att den svenska rätten i detta fall låter varje senare innehavares rätt vara underkastad samma inskränkningar som överlåtarens. Tillika framhålles i motiven, att då denna olikhet redan med avseende på en art av utfästelser — växeln — kunnat i den gemensamma lagstiftningen utjämnas, man trots sig böra beträda samma väg i avseende på konossementet. Detta vore nämligen till sin natur ett omsättningspapper och borde därför, likasom växeln, giva innehavaren säkerhet mot inskränkningar i fordringsrätten, såvitt handlingen icke därom gäve någon antydning. Ett oeftergivligt villkor för att detta undantagsstadgande i svensk rätt skulle kunna upptagas vore emellertid, att det låte sig noga bestämmas, på vilka papper det skulle äga tillämpning. Det vore nödvändigt att göra konossementet, liksom växeln, till en *formell* utfästelse, att bestämma vad konossementet skall innehålla för att gälla såsom konossement. I 132 § (132 § första stycket S. L.), vilken närmare bestämdes genom första punkten av 133 § (132 § andra stycket S. L.), hade kommittén sökt angiva de *konstitutiva* bestämmelserna i ett konossement, och i 134 § vore på konossementet tillämpad den i 9 § växellagen givna regeln om överlåtelse, varigenom konossementet sålunda gjorts till ett »orderpapper», utan att en orderklausul vore behövlig. En handling, som icke vore av den i 132 § angivna art, eller som saknade någon av de uppgifter, vilka enligt 133 § vore för konossementet väsentliga, vore sålunda icke underkastad den i 134 § givna regeln, ehuru eljest de för konossement gällande grundsatserna kunde komma att därå tillämpas.

²⁾ Utkastet står principiellt på samma ståndpunkt som S. L. Vad av lagen kräves torde dock ligga i konossementets begrepp eller följa av allmänna regler och vedertaget bruk vid handlingars utfärdande. Då bland de *konstitutiva* uppgifterna ej upptagits *fartyget*, beror detta närmast därpå, att fordran härut-

innan ej kan upprätthållas vid det s. k. mottagningskonossementet. Sjölagens fordran på uppgift om »*det inlastade godset*», vilken torde vara uppfylld genom beteckningen »*varor*» eller dylikt, har synts tillräckligt framhållen genom vad i paragrafens första stycke uttalas. Vad angår sjölagens krav på upptagande av »*bestämmelseorten*», må anmärkas vad därom utsäges i första stycket av 64 §, varförutom är att beakta, att densamma icke alltid är känd vid konossementets utställande, utan först senare blir bestämd antingen vid anlöpande av orderhamn eller genom trådlös telegraf. När utkastet i detta sammanhang icke omnämmer »*till vem godset skall i bestämmelseorten avlämnas*», åsyftas därmed ingen skillnad i sak; jfr 67 §.

65 §.*

I konossementet skall, där så äskas, ¹⁾ angivas:

godsets vikt, mått eller stycketal, ²⁾ i enlighet med avlastarens skriftliga uppgift; för godsets igenkännande erforderliga märken, ³⁾ försåvitt dessa före inlastningen skriftligen angivits av avlastaren samt tydligt och hållbart anbragts å godset eller dess förpackning; godsets art enligt avlastarens uppgift; ⁴⁾ godsets förpackning; godsets synliga tillstånd; ⁵⁾ avlastarens namn; lastningshamnen; ⁶⁾ fartygets art, ⁷⁾ namn, hemort och nationalitet ⁸⁾ samt den betingade frakten och övriga villkor för godsets befordran och utlämnande. ⁹⁾ ¹⁰⁾

Bortfraktaren äge i konossementet göra förbehåll beträffande de enligt avlastarens upplysningar intagna uppgifterna om godset, försåvitt icke bortfraktaren med de medel han skäligen bort använda kunnat förvissa sig om uppgiftens riktighet.¹¹⁾

¹⁾ Förevarande paragraf svarar mot 132 § andra stycket andra punkten S. L., som anger vad part i fraktavtalet, utöver det för konossementet konstitutiva innehållet, *kan begära* få upptaget i konossementet. Paragrafen har på grund av konossementskonventionen på vissa punkter undergått ändringar i förhållande till 1924 års utkast.

²⁾ S. L. nämner godsets vikt och mängd, konossementskonventionen art. 3 § 3 b åter: »*antingen kולי- eller stycketalet, eller måttet, eller vikten, efter omständigheterna och enligt avlastarens skriftliga uppgift*». I själva verket torde begreppet »*mängd*» vara en sammanfattning av vikt, mått och stycketal, i det att mängden torde kunna angivas genom vikt, mått eller stycketal.

³⁾ Under det att sjölagen utan vidare nämner märken, stadgas i konossementskonventionen art. 3 § 3 a skyldighet för bortfraktaren att i konossementet upptaga de ledande märken, som krävas för att identifiera varorna, sådana dessa före varornas inlastning skriftligen angivits av avlastaren, såvida dessa märken stämplat eller eljest tydligt anbragts på varorna, om dessa icke äro inpackade, eller på lådorna eller förpackningarna, om de förvaras däri, och på sådant sätt, att de under vanliga förhållanden böra förbli läsliga till resans slut.

⁴⁾ Då bortfraktaren näppeligen kan anses sitta inne med tillräcklig varuinsikt för att närmare granska uppgift om godsets art och på grund av godsets

* I 1924 års oförändrade utkast lydte motsvarande paragraf sålunda:

64 §.

I konossementet skall, där så äskas, intagas uppgift å avlastaren, lastningshamnen, godsets art, dess vikt, mått eller stycketal, förpackning, märken och tillstånd ävensom fartygets namn, art, hemort och nationalitet, den betingade frakten samt övriga villkor för godsets befordran och utlämnande.

Bortfraktaren äge göra förbehåll beträffande uppgift om godset, vars riktighet han skäligen icke må anses pliktig undersöka.

förpackning måhända ej kan på självständigt sätt vinna kunskap därom, förpliktas han av utkastet blott att upptaga godsets art efter avlastarens uppgift. Jfr andra stycket av denna §.

⁵⁾ Med detta uttryck har man sökt återgiva konventionens stadgande i art. 3 § 3 c om skyldighet att upptaga »l'état et le conditionnement apparent des marchandises» eller, som den engelska texten uttrycker det, »the apparent order and condition of the goods». Jfr härmed det till tredje mans tryggande givna stadgandet i 76 §, att om skada å godset eller brist med avseende å dess förpackning ej anmärkes i konossementet, oaktat bortfraktaren före utfärdandet uttrönt eller med användande av vanlig uppmärksamhet kunnat utröna skadan eller bristen, densamma ej må åberopas till bortfraktarens fritagande från ansvar för godset.

⁶⁾ Det har ansetts vara av praktisk betydelse, att part har rätt att i konossementet få intagen uppgift, *var* godset blivit inlastat.

⁷⁾ Angående skälet till att uppgift om fartyget icke upptagits bland det för konossementet konstitutiva, (jfr 64 § under ²⁾). Varför utkastet nämner fartygets art i stället för att, som sjölagen, fordra uppgift, »huruvida det är ångfartyg eller segelfartyg», torde icke behöva motiveras.

⁸⁾ Det har ansetts vara av lika stor vikt att i konossementet få intagen uppgift om fartygets nationalitet som uppgift om dess hemort.

⁹⁾ S. L. nämner, att i konossementet skall, där sådant å någondera sidan äskas, intagas hänvisning till befракtningsavtalet i dess helhet eller i vissa delar. Utkastet nämner i stället »övriga villkor för godsets befördran och utlämnande». En allmän hänvisning till fraktaavtalet torde, även om den ej kan förbjudas, i varje händelse icke böra av lagstiftaren uppmuntras.

¹⁰⁾ Det har å vissa håll förmenats ägnat att framkalla missförstånd, när sjölagen i motsats till utkastet giver part rätt att i konossement få intagen uppgift å befälhavaren.

¹¹⁾ I S. L. stadgas i 145 §, att om gods inlastas, som är slutet i packor, kistor eller kärl, så att innehållet är befälhavaren obekant, eller om gods, som uppgivits till mått, vikt eller antal, icke av befälhavaren mottagits efter mätning, vägning eller räkning, befälhavaren äger därom göra anmärkning i konossementet. Påföljden av sådan anmärkning blir principiellt den, att bortfraktaren är utan ansvarighet, där uppgiften angående godsets art och beskaffenhet eller dess myckenhet finnes oriktig. Stadgandet vilar på den uppfattningen, att det vore obilligt, om befälhavaren skulle kunna tvingas att ikläda sig ansvar för en uppgift, utan att han själv hade tillfälle förvissa sig om att uppgiften vore riktig. Man utgick — enligt vad i motiven till S. L. framhålles — därifrån, att bortfraktaren mot avlastarens bestridande icke vore berättigad att göra här omförmälda förbehåll i konossementet i annat fall, än då han icke vore i tillfälle att säkert utröna, huruvida uppgiften vore riktig eller ej. Då i lagen särskilt nämndes, att varan försändes i slutet skick eller att mät- och vägbara varor icke blivit till befälhavaren uppmätta eller vägda, borde detta — yttras det i motiven — alltså förstås såsom exempel å de vanligast förekommande fallen. Även i andra fall, där en meddelad uppgifts riktighet vore svår att kontrollera, borde befälhavaren njuta samma rätt, ty kostnad eller uppehåll behövde han icke underkasta sig för att gå avlastaren tillhanda med bestyrkande av dennes uppgifter om lasten. En liknande bestämmelse möter i 146 § S. L., varigenom befälhavaren, om vid godsets inlastning icke kunnat säkert utrönas, om godset var i oskadat skick och försett med behörig beklädnad, inrymmer befogenhet att i konossementet upptaga klausulen »fri från läck, bräck eller skada» eller annat dylikt förbehåll. Om detta stadgande uttalas i motiven, att ehuru det i allmänhet är givet, att befälhavaren icke utan befракtarens medgivande kan göra förbehåll om andra villkor för transporten, än befракtningsavtalet föranleder,

billigheten dock härifrån kräver det undantag, att om befälhavaren icke kan vid mottagandet försäkra sig om, att godset lämnas i oskadat tillstånd, han ock bör äga betinga redaren frihet från den ersättningsskyldighet, som enligt 142 § S. L. åligger honom för den händelse, han icke lyckas ådagalägga, att skadan vållats genom någon av de i samma paragraf omförmälda omständigheter, vilka utgöra grund till befrielse. När sådan klausul upptagits, blir nämligen verkan icke blott den, att bortfraktaren blir utan ansvar för att godset vid mottagandet var i oskadat skick och försett med behörig beklädnad, utan även en omkastning av bevisbördan till bortfraktarens förmån. Under det att gällande S. L. sålunda kasuistiskt, men med avsikt, att dess bestämmelser skola analogiseras, anger, när bortfraktaren är gentemot befraktaren berättigad att göra inskränkning i konossementsansvarigheten, har man i utkastet sökt uppställa en allmän regel. Jfr även stadgandet i konossementskonventionen art. 3 § 3, att ingen fraktförare, befälhavare eller fraktförarens agent är pliktig att (utan förbehåll) angiva eller upptaga i konossementet märken, antal, mått eller vikt, vilka han saknat skäligen medel att kontrollera (»reasonable means of checking»). I samband med 75 och 76 §§ beröres konventionens stadgande för det fall, att bortfraktaren har allvarlig anledning misstänka, att uppgifterna icke noggrant återgiva de varor, han verkligen mottagit.

66 §.*

Avlastaren vare bortfraktaren ansvarig ¹⁾ för riktigheten av de uppgifter i konossementet rörande godsets vikt, mängd, stycketal och i 65 § omförmälda märken, som till följd av avlastarens upplysningar intagits i konossementet.²⁾ ³⁾

¹⁾ Stadgandet har föranletts av konossementskonventionen art. 3 § 5, enligt vilken § avlastaren dels skall anses hava tillförsäkrat fraktföraren, vid tiden för inlastningen, riktigheten av märken, antal, mått och vikt, sådana de skriftligen uppgivits av honom, dels ock är pliktig ersätta honom varje förlust, skada och kostnad, som härrör från eller följer av oriktighet i nämnda avseenden.

²⁾ Det har varit under övervägande, men ansetts mindre lämpligt att upptaga regler om förhållandet mellan bortfraktare och befraktare för det fall, att bortfraktaren förbundit sig att underskriva konossement med andra villkor, än certepartiet innehåller. Som redan framhållits, möter motsvarande spörsmål vid tidsbefraktning.

³⁾ Under övervägande har även varit förbud mot s. k. indemnitetsförklaringar, d. v. s. löften att hålla bortfraktaren skadeslös, om han utställer ett *oriktigt* konossement och honom till följd därav åsamkas skada.

67 §.

Konossementet må ställas till viss man, till viss man eller order eller till innehavaren.¹⁾ Är konossementet ställt till viss man, anses utgivaren hava givet lov att låta det komma i annans hand,²⁾ såvida han icke genom orden »icke till order» eller dylikt gjort förbehåll däremot.

¹⁾ Jfr 134 § första stycket första punkten S. L. Man har återgått till den lydelse, som punkten hade i förslaget till sjölag. Därigenom vinnes överensstämmelse med de danska och norska texterna. Någon olikhet i sak är givetvis icke åsyftad.

* Motsvarighet saknas i 1924 års oförändrade utkast.

2) Icke heller i detta avseende är någon skillnad i sak mot sjölagen åsyftad. Meningen är i båda fallen, att konossementet skall betraktas och behandlas som ett löpande papper, såvida icke förbehåll gjorts däremot, i vilken senare händelse vanliga cessionsregler bliva avgörande. Sjölagens uttalande, att vid icke-löpande konossement den, till vilken konossementet överlåtes, ej äger bättre rätt än den, till vilken konossementet är ställt, är emellertid numera icke obetingat riktigt. Jfr särskilt stadgandet i 34 § avtalslagen, att om skuldebrev, kontrakt eller annan skriftlig handling upprättats för skens skull, må utan hinder därav fordran eller rättighet, som den enligt handlingens innehåll berättigade på grund av densamma överlåtit å annan, göras gällande av förvärvaren, så framt denne var i god tro vid sitt förvärv.

68 §.

Konossementet skall utfärdas i så många likalydande 1) exemplar, som avlastaren finner nödiga, och skall antalet angivas i texten. 2) 3) 4) 5)

1) Enligt den svenska S. L. gäller, att de olika exemplaren av ett konossement skola vara av »lika innehåll». De danska och norska sjölagarna kräva däremot, att exemplaren skola vara »likalydande». Å den ena sidan har det framhållits, att den svenska lokutionen har den fördelen, att exemplaren kunna vara avfattade på olika språk. Å den andra sidan åter har det betonats, att den svenska lydelsen är mindre betryggande än den dansk-norska, i det att sakliga olikheter lätt kunna uppstå, om texten är avfattad på flera språk, varför, om man önskar utfärda konossement på olika språk, man bör tillse, att alla texterna intagas i samtliga exemplaren av konossementet. Utkastet är avfattat i enlighet med sistnämnda uppfattning, om vars riktighet meningarna dock varit delade.

2) S. L. fordrar blott, att om konossementet utfärdas i flera exemplar, varje exemplar skall utmärka, huru många blivit utfärdade. Det har emellertid ansetts vara av betydelse, att konossementet alltid anger antalet. Därigenom uppnås, att det icke föreligger någon tvekan, huruvida möjligen flera exemplar utfärdats, fastän detta i följd av förbiseende ej framgår av konossementet.

3) Utkastet saknar motsvarighet till stadgandet i 133 § andra stycket S. L., att där avlastaren det äskar, de särskilda exemplaren i konossementets text må betecknas med särskilda nummer, såsom första, andra, tredje och så vidare. Efter vad i motiven till S. L. framhålles, har man med denna anordning velat på ett enkelt sätt lösa konflikten mellan innehavare av olika exemplar av konossement. Enligt 140 § S. L. gäller — i motsats till det vanliga förhållandet — att om då flera behöriga innehavare av konossement anmäla sig, de särskilda exemplaren äro betecknade med särskilda nummer, godset icke skall uppläggas, utan utlämnas till den, som är innehavare av det exemplar, vilket är utmärkt med lägsta nummer. Innehavare av det exemplar, som betecknats som första, är vidare berättigad att även utanför bestämmelseorten få godset till sig utlämnat. Vid tvist om bättre rätt att utbekomma godset giver icke, såsom vanligen, det exemplar företräde, vilket överlåtare först lämnat från sig i sådant skick, att mottagaren jämlikt 134 § erhöill behörighet att fordra godsets utlämnande, utan fastmera det exemplar, som är utmärkt med lägsta nummer. Under utarbetandet av utkastet har den uppfattningen segrat, att bestämmelserna om numererade konossement borde utgå ur lagen, då desamma icke kommit till någon egentlig användning i praktiken. Emellertid har även den motsatta ståndpunkten varit representerad. Redan vid granskningen i H. D. av förslaget till S. L. anmärktes för övrigt, att enär

utfärdande av konossement i flera exemplar vore ägnat att åstadkomma osäkerhet och förvecklingar, men sådant kunde genom exemplarens numrering i väsentlig mån förekommas, sådan numrering syntes böra såsom *allmän regel* föreskrivas. I anknytning härtill, och då icke gjorts gällande, att den i lagen upptagna regleringen vore otillfredsställande, utan uttalats övertygelse om dess sakenlighet, för den händelse numrering av konossementsexemplar skulle bliva i praktiken brukligt, har å vissa håll under förarbetena till utkastet förfäktats, att det vore lämpligast att bibehålla sjölagens nu ifrågavarande regler. Anmärkas må, att såsom önskvärt, men för närvarande icke möjligt att genomföra ansetts förbud mot utfärdande av konossement i flera exemplar.

⁴⁾ I 133 § S. L. finnes jämväl föreskrift, att om avlastaren önskar särskilda konossement å delar av lasten, befälhavaren är skyldig att utfärda sådana. Denna regel har under förarbetena till utkastet förmenats icke kunna upprätthållas, för såvitt fråga är om icke-homogen last. Man har på grund därav ansett det böra bero på en tolkning av avtalet i det särskilda fallet, huruvida en dylik skyldighet får antagas. Ifrågasatt har emellertid ock varit att stadga skyldighet för avlastaren *dels att* begära delkonossement så tidigt, att partierna kunna hållas avskilda vid stuvningen, *dels ock att* betala de ökade stuvningskostnaderna samt leverera mattor, presenningar och annat, som kräves för att avskilja partierna, varförutom föreslagits att uttala, att dröjsmål vid lastning och lossning på grund av avskiljandet icke avbryter lastningstiden. Man har dock stannat vid att icke upptaga något stadgande.

⁵⁾ I utkastet saknas motsvarighet till stadgandet i 133 § första stycket S. L., att det åligger avlastaren att med sin underskrift till riktigheten erkänna ett exemplar av konossementet, som befälhavaren behåller. Jfr 21 § under ⁶⁾, varest framhålles den ringa ledning stadgandet lämnar vid tvist mellan parterna.

Om behörigheten att fordra godsets utlämnande.¹⁾

¹⁾ Ehuru den för ifrågavarande avsnitt begagnade rubriken »Om behörigheten att fordra godsets utlämnande» närmast för tanken på frågan om legitimation, åsyftas därmed jämväl vissa materiellt-rättsliga spørsmål.

69 §.

Den, som företer konossementet och genom innehållet av dess text eller, vid orderkonossement, genom behörigen sammanhängande och till honom fortgående följd av överlåtelse eller genom överlåtelse in blanco framträder såsom rätt innehavare av konossementet, är behörig att fordra¹⁾ godsets utlämnande.²⁾

¹⁾ Förevarande paragraf svarar mot 134 § andra stycket S. L., varigenom man enligt motiven till samma lag velat besvara spørsmålet angående vem i förhållande till befälhavaren är att anse såsom *legitimerad* konossementsinnehavare. Tillika betonas i motiven till S. L., att man icke med avseende på konossement velat tillämpa den genom 10 § förordningen om nya utsökningslagens införande sanktionerade praxis i fråga om skuldebrev, att transport å handling, som är ställd till order, icke erfordras för att legitimera innehavaren. Angående bortfraktarens skyldighet att utlämna godset till legitimerad konossementsinnehavare se 70 § i utkastet. Har lasten avlämnats till den, som enligt förevarande paragraf är legitimerad konossementsinnehavare, är bortfraktaren principiellt fri från sin förbindelse. Någon skyldighet att *pröva* möjligen förefintliga överlåtelser materiella giltighet åligger honom icke, då legitimation förefinnes enligt denna paragraf. Om däremot ett konossement, som enligt uttryckligt förbehåll är ställt till viss man, företes av någon annan

än denne, föreligger ett fall, då legitimationsregeln i denna paragraf ej är tillämplig, i följd varav det åligger bortfraktaren att pröva giltigheten av innehavarens åtkomst.

²⁾ Liksom gällande lag utgår utkastet därifrån, att avlämnande av godset icke må ske till annan än innehavare av konossement. Utkastet ansluter sig således redan av detta skäl icke till en uppfattning, som uttalades vid granskningen i H. D. av förslaget till S. L., att om konossement vore ställt till viss man med förbud mot överlåtelse, bortfraktaren kunde saklöst var som helst utlämna lasten till befraftaren mot dennes kvitto, antingen konossementet återställdes eller icke. Konossementet är alltså ett presentationspapper i betydelsen av en handling av den beskaffenhet, att den förpliktades prestationsskyldighet är beroende av att handlingen återställes, eller, som det även plägar uttryckas, konossementet är ett värdepapper.

70 §.

I bestämmelseorten är, ändock att konossementet utfärdats i flera exemplar, innehavaren av ett av dessa berättigad utfå godset.¹⁾ Annorstädes än i bestämmelseorten kan sådan innehavare icke fordra godsets utlämnande, med mindre därjämte övriga²⁾ exemplar återlämnas³⁾ eller säkerhet ställes för anspråk, som må tillkomma innehavare av desamma.⁴⁾

¹⁾ Denna punkt överensstämmer i sak med 139 § första stycket första punkten S. L., varom i motiven yttras, att genom utfärdande av konossement befälhavaren iklätt sig förpliktelse att å bestämmelseorten avlämna lasten till den i konossementet angivna lastemottagaren; att i intet fall avlämnandet må ske till annan än innehavare av konossement; men att å andra sidan bortfraktaren är pliktig att utlämna godset till envar, som formellt är legitimerad, utan rätt eller skyldighet att pröva möjligen befintliga överlåtelsers materiella giltighet. Vad sålunda i motiven uttalas gäller dock obetingat endast, om bortfraktaren kan sägas vara i god tro. Även beträffande konossement lär nämligen gälla samma regel som om skuldebrev, nämligen att gäldenären icke med för sig frigörande verkan kan betala, då han sitter inne med bevis om, att innehavaren av skuldebrevet ej är rätt borgenär.

²⁾ I förslaget till S. L. stadgades i 142 §, att annorstädes än i bestämmelseorten befälhavaren icke må — ändock att fraktslutet häves, innan resan begynt, eller denna senare avbrytes — utlämna godset, utan att samtliga utfärdade exemplar av konossementet till honom återställas. Undantag från denna regel gjordes blott beträffande numrerade konossementsexemplar. Vid granskningen i H. D. gjordes emellertid dels av fyra ledamöter den vid 69 § under ²⁾ berörda anmärkningen, att om konossementet vore ställt till viss man med förbud mot överlåtelse och således icke löpande, befälhavaren kunde var som helst utlämna lasten till befraftaren mot dennes kvitto, antingen konossementet återställdes eller icke, dels ock av en ledamot den anmärkningen, att han ansåge skäl saknas att, när konossementet icke vore löpande, uppställa andra villkor för godsets utlämnande i här omförmälda fall än dem, som gällde för utlämnandet i bestämmelseorten. I enlighet med förstnämnda anmärkning är regeln i 141 § begränsad till det fall, att löpande konossement utställts. Under förarbetena till utkastet har man däremot utgått från att regel borde uppställas även för den händelse, att icke-löpande konossement utställts.

³⁾ S. L. kräver, att samtliga utfärdade exemplar av löpande konossement skola återställas, dock att, om exemplaren äro numrerade, innehavaren av det exemplar, vilket betecknats såsom det första, är berättigad att få godset till sig utlämnat, ändå att övriga exemplar icke återställas. Redan vid gransk-

ningen i H. D. av förslaget till S. L. anmärktes, att då i de fall, paragrafen förutsatte, det ej sällan torde vara omöjligt att framte samtliga konossements-exemplaren, det syntes mindre lämpligt att endast under sådan förutsättning medgiva lastens utlämnande, utan borde i stället i förevarande hänseende stadgas att, med det undantag andra punkten omförmälde, befälhavaren ej vore pliktig att utlämna lasten utan att samtliga konossementsexemplaren återlämnades eller ock säkerhet ställdes för de anspråk å lasten, vilka kunde lagligen tillkomma innehavare av de ej återställda exemplaren. Det har varit ifrågasatt, men förmenats onödigt att fordra säkerhets ställande även för det fall, att den, som begär godsets utlämnande och är legitimerad enligt ett exemplar, återställer övriga exemplar, men icke är enligt dem legitimerad. Mot varandra stå här olika intressen. Å den ena sidan måste man sörja för att skydda dem, som möjligen förvärvat rätt till lasten, men av ett eller annat skäl icke kunna uppträda och göra sin rätt gällande. Å den andra sidan måste man tillse, att fordringarna för godsets utfående icke göras så stränga, att t. ex. möjlighet att få godset sålt eller vidarebefordrat äventyras. Den övervägande uppfattningen inom kommittéerna har varit, att de motstridiga intressena äro tillräckligt tillgodosedda genom den i utkastet uppställda regeln. Det har emellertid varit ifrågasatt att begränsa stadgandet till sådana fall, då avtalet häves av särskild anledning, t. ex. sådan, som behandlas i 48 och 53 §§ i utkastet. Givetvis måste vid stadgandets tillämpning beaktas, att andra omständigheter kunna utgöra skäl för bortfraktaren att vägra godsets utlämnande. Jfr t. ex. 52 § i utkastet.

4) Det har varit ifrågasatt att upptaga särskilda legitimationsregler för vissa andra fall, t. ex. för rätten att giva order om vissa dispositioner med avseende å lasten eller om bestämmelsehamn. I det förra avseendet har emellertid en allmän regel ansetts svårigen låta sig uppställa med hänsyn till den mångfald olikartade dispositioner, som kunna ifrågakomma och som kunna innefatta så vitt skilda åtgärder som exempelvis lastens försäljning och relativt obetydliga åtgärder till förekommande av skada å lasten. Vad åter angår rätten att träffa order om bestämmelsehamn, har det ansetts böra bero på tolkning av avtalet i varje särskilt fall, vem denna rätt tillkommer.

71 §.

Anmäla sig i bestämmelseorten ¹⁾ eller annorstädes, där utlämnande av godset skall äga rum, ²⁾ flera behöriga innehavare av konossement, åligge bortfraktaren att för vederbörande lastemottagares räkning upplägga godset under säker vård och därom ofördröjligen underrätta dem, som anmält sig. ³⁾

¹⁾ Enligt 140 § S. L. skall befälhavaren lämna godset i förvar till den gode man, parterna utse, eller, där de ej kunna enas om sådan, upplägga det under säker vård och därom ofördröjligen underrätta parterna. Det har ansetts obehörligt att i utkastet upptaga stadgande om parternas rätt att enas om god man. Utkastet utgår liksom gällande lag därifrån, att det, så snart flera innehavare av konossement anmäla sig, föreligger tvist om rätten till lasten och att befälhavaren icke får slita denna tvist, utan måste låta parterna tvista om bättre rätt.

²⁾ S. L. saknar motsvarande bestämmelse, vilken påkallats därav, att i utkastet upptagits bestämmelse om rätt att utanför bestämmelseorten utfå godset i visst fall utan återställande av samtliga konossement.

³⁾ S. L. uttalar i 157 § — jfr 42 § i utkastet — att om godset upplägges av anledning, som i 140 § sägs, befälhavaren äger låta genom offentlig auktion

sälja så mycket av godset, att, utom tull och övriga omkostnader, de i 155 § omförmälda fordringar därmed täckas.

72 §. ¹⁾)

Det åligger mottagaren, där bortfraktaren det äskar, att, innan godsets utlämnande tager sin början, sätta konossementet i taka händer ävensom att, i mån av utlämnandets fortgång, därom meddela särskilt bevis.

Sedan godset utlämnats till mottagaren, skall konossementet återställas med åtecknat bevis om utlämnandet.

¹⁾) I huvudsak motsvarande bestämmelser finnas i 139 § S. L.

73 §. ¹⁾)

Har konossement förkommit, äge den, som förlorat konossementet, hos rätten i fartygets bestämmelseort göra ansökan om konossementets dödande. Ansökan skall vara åtföljd av avskrift av konossementet eller sådan uppgift om dess innehåll, som må vara nödig för konossementets säkra igenkännande.

Visar sökanden sannolik anledning, att konossementet verkligen förkommit, låte rätten genom offentlig stämning, som skall anslås å dess dörr och införas i allmänna tidningarna tre gånger, fjorton dagar mellan varje gång, kalla konossementets innehavare att inom viss förelagd tid, räknad från den dag, stämningen sista gången i tidningarna infördes, uppvisa konossementet vid rätten. Den tid, som förelägges, må icke sättas kortare än tre månader eller längre än ett år. Varder icke konossementet inom föreskriven tid uppvisat och fullföljes därefter ansökningen, give rätten utslag, varigenom konossementet dödas.

Sedan offentlig stämning ågått, äge den, som begärt konossementets dödande, fordra godsets utlämnande, därest han hos rättens ordförande ställer säkerhet, till dess konossementet blivit dödat. ²⁾)

¹⁾) Motsvarande stadgande finnes i 167 § S. L. *Efter* utkastets utarbetande har tillkommit bl. a. lagen den 8 april 1927 om dödande av förkommen handling, vilken lag sålunda icke kunnat beaktas vid utkastets utarbetande.

²⁾) I 9 § av nämnda lag stadgas, *att* om handlingen varder dödad, den omständigheten, att den ej kan företes, icke må utgöra hinder för sökanden att göra gällande den rätt, som på handlingen kunnat grundas, *och att* den, som är förpliktad att fullgöra vad i handlingen blivit utfäst, har att utfärda ny handling, som mot den dödade svarar. I fråga om, bland annat, konossement skall dock tillika gälla vad därom är särskilt stadgat. I motiven till nämnda lag framhålles, att den förpliktade icke längre kan såsom villkor för den i handlingen utfästa prestationen kräva handlingens återställande, men å andra sidan äger utgå från att den, som utverkat handlingens dödande, är behörig rättsägare, i följd varav gälldenären äger med befriande verkan erlagga betalning till honom. För bedömande av frågan, huruvida betalningsskyldighet för gälldenären överhuvud föreligger eller icke, kan däremot — framhålles det i motiven — någon betydelse icke tillmätas den omständigheten, att handlingen blivit dödad. Det betonas sålunda, att oberört blir rättsförhållandet mellan sökanden och en tredje man, som kan visa, att fordringsrätt, oberoende av handlingens innehav, tillkommer honom framför sökanden. Det framhålles tillika, att stadgandet i 167 § sjölagen om rätt för den, som begärt dödande av konossement, att

sedan offentlig stämning ågått, utbekomma godset mot ställande av säkerhet icke i detta sammanhang lämpligen kunnat bliva föremål för ändring. Vad 167 § S. L. innehåller om rätt att utfå godset saknades i förslaget till S. L. Det uttalas i motiven, att skyldighet för befälhavaren att mot säkerhet utlämna godset icke ansetts böra i detta fall mer än i andra, där samma praktiska behov förefunnes, uttryckligen stadgas. Vid granskningen i H. D. anmärktes emellertid *dels* av sex ledamöter, att det syntes billigt att, på sätt det norska och det danska förslaget innehöller, den, som begärt dödning av konossementet, berättigades att, efter det offentlig stämning ågått, utbekomma godset mot ställd säkerhet, *dels ock* av en ledamot, att materiella bestämmelser borde meddelas i fråga om den verkan, dödningen och till och med redan ansökningen om dödning medförde i rättsförhållandena mellan sökanden, andra konossementshavare och bortfraktaren. I följd av dessa anmärkningar inflöt i 167 § andra stycket S. L. stadgande, att sedan offentlig stämning ågått, den, som begärt konossementets dödande, äger utbekomma godset, därest han hos rättens ordförande ställer säkerhet för de anspråk å godset, vilka lagligen må tillkomma innehavare av konossementet. Vad sålunda stadgats står emellertid icke i full överensstämmelse med bestämmelsen i dansk och norsk lag, som talar om rätt att »forlange Udlevering mod Sikkerhedsstillelse» och som sålunda närmast giver en legitimationsregel. Då denna ståndpunkt ansetts riktigast, gives i utkastet i andra stycket av denna paragraf en därmed överensstämmande bestämmelse. Jfr även § 74 växellagen.

Om rättsförhållandet mellan bortfraktaren och mottagaren.

74 §.

I förhållandet mellan bortfraktaren och mottagaren bestämmer konossementet villkoren för godsets befordran och utlämnande.¹⁾ Bestämmelser i fraktaavtalet kunna förty icke göras gällande mot mottagaren, med mindre konossementet hänvisar till dem.

Ändock att i konossementet intagits hänvisning till fraktaavtalet, må betalning för överliggetid eller för annat uppehåll, som ägt rum vid godsets inlastning, ej avfordras mottagaren, där ej konossementet utvisar, att fordringen är ogulden.

¹⁾ I 143 § i förslaget till S. L. uttalades, bland annat, *att* enligt konossementet skall rättsförhållandet mellan befälhavaren och lastemottagaren bedömas och lasten till den sistnämnde avlämnas; *att* vad befraktningsavtalet innehåller förty icke är mot lastemottagaren i denna hans egenskap gällande, där icke konossementet i något avseende därtill hänvisar; *och att* betalning för överliggedagar, som ägt rum vid godsets inlastning, icke må avfordras lastemottagaren, där ej konossementet utvisar, att fordringen är ogulden. Det betonas i motiven, att befälhavaren genom konossementet ikläder sig en förpliktelse *i förhållande till lastemottagaren* och att konossementet avlöser befraktningsavtalet såsom grundval för *detta* rättsförhållande, ehuru det är klart, att om lastemottagaren är samma person som befraktaren eller med honom lika förbunden, befraktningsavtalet kan komma att mot honom göras gällande, likasom att befälhavaren över huvud kan mot lastemottagaren, oberoende av konossementet, åberopa sitt omedelbara rättsförhållande till denne. I 144 § av förslaget uttalades därjämte, att befälhavaren vore lastemottagaren ansvarig för riktigheten av de i konossementet meddelade uppgifterna angående godset, ehuru väl — såsom i motiven anföres — detta är allenast en vidare tillämpning av den i 143 § givna

regeln. I den svenska S. L. blev emellertid lagtexten väsentligen förkortad i förhållande till förslaget. Vid granskningen i H. D. anmärktes nämligen, att 143 § endast borde innehålla, att konossementet bestämde rättsförhållandet mellan bortfraktaren och lastemottagaren och att lasten förty borde i överensstämmelse med konossementet till den sistnämnde avlämnas, varemot vad paragrafen därutöver innehöлле borde såsom obehövligt utgå. Beträffande förut berörda stadgande i 144 § anmärktes, att detta såsom innefattande endast ett upprepande av bestämmelsen i 143 § borde utgå. Ehuru man å svensk sida ansett de inom H. D. vid granskningen av förslaget till S. L. i detta avseende gjorda anmärkningarna äga fog, har man dock redan i 1924 års utkast begagnat en med förslaget till S. L. ganska överensstämmande formulering, detta bland annat för att vinna överensstämmelse med dansk och norsk text. Utkastet skiljer sålunda mellan villkoren för godsets befordran och utlämnande (74 §) och ansvarigheten för vad konossementet innehåller rörande godset (jfr 75 och 76 §§). I och med konossementskonventionens antagande föreligger för övrigt en särskild anledning att direkt uttala sig om ansvaret för konossementsuppgifterna; jfr vad vid 75 § under ²⁾ anföres samt 82 och 83 §§. Självfallet är, att då utkastet i likhet med sjölagen använder uttrycket »konossementet bestämmer», man endast velat i rättsförhållandet mellan bortfraktaren och mottagaren utesluta tillämpningen av fraktavtalet och utkastets deklaratiska stadganden i ämnet, i den mån de strida mot bestämmelserna i konossementet, men däremot icke utkastets stadganden i övrigt.

75 §.

Bortfraktaren vare mottagaren ansvarig för riktigheten av de i konossementet intagna uppgifterna rörande godset,¹⁾ ²⁾ där ej i konossementet anmärkts, att uppgift är avlastarens eller att dess riktighet är för bortfraktaren okänd, eller däri gjorts annat liknande förbehåll³⁾ eller ock mottagaren måst inse, att uppgiftens riktighet icke undersökts av bortfraktaren.⁴⁾

Har bortfraktaren insett eller med användande av vanlig uppmärksamhet kunnat inse, att uppgift var oriktig, är han dock ansvarig, där han ej i konossementet gjort anmärkning om uppgiftens oriktighet.⁵⁾ ⁶⁾

¹⁾ Angående behövligheten av detta stadgande jfr 74 § under ¹⁾.

²⁾ I konossementskonventionen art. 3 § 4 stadgas, att konossementet utgör bevis till dess motsatsen styrkes, att bortfraktaren mottagit godset, sådant detta beskrivits i överensstämmelse med § 3 a, b och c. Detta stadgande har tillkommit med den engelska rätten som bakgrund. Den engelska rätten uppfattar konossementet principiellt som ett »prima-facie-bevis». På grund av det engelska »estoppel»-institutet avskäres emellertid i viss utsträckning möjligheten att föra motbevis mot konossementsuppgifterna, i följd varav efter konventionens införlivande med engelsk rätt bestämmelsen om konossementet såsom prima-facie-bevis där framstår endast såsom en regel om konossementets minimibetydelse. Med hänsyn därtill, och då konossementskonventionen icke närmare reglerar denna sida av förhållandet, har man vid dryftandet av de lagstiftningsåtgärder, som påkallas av ett eventuellt biträdande av konossementskonventionen, ansett det befogat och riktigast att ej företaga någon ändring i 1924 års fraktavtalslagstiftningsutkast i detta avseende. Har bortfraktaren ej gjort förbehåll, är han sålunda gentemot mottagaren principiellt ansvarig för riktigheten av uppgiften.

³⁾ Jfr 145 och 146 §§ S. L. samt 65 § andra stycket i utkastet.

⁴⁾ Enligt gällande rätt och 1924 års fraktavtalslagstiftningsutkast kan man

hysa tvivel, huruvida en uppgift om godsets värde är för bortfraktaren bindande. Jfr numera 29 § andra stycket i utkastet.

⁵⁾ Vid 65 § under 11 har berörts bortfraktarens rätt *gentemot befraktare och avlastare* att göra förbehåll mot konossementsuppgift. I rätten att göra förbehåll finnes emellertid begränsning icke blott med hänsyn till befraktare och avlastare, utan även i betraktande av *tredje mans intresse*. När S. L. i 145 § förklarar, att om där avsedd anmärkning skett, bortfraktaren är utan ansvarighet, om uppgiften angående godsets art och beskaffenhet eller dess myckenhet finnes oriktig, göres nämligen förbehåll för det fall, att vid inlastningen utrönts eller med användande av vanlig uppmärksamhet bort kunna utrönas, att uppgiften var oriktig. Om detta förbehåll yttras i motiven: »Obetingat bör befälhavaren icke befrias från ansvarighet därför, att han i konossementet intagit en dylik 'befrielseklausul'; det måste anses vara hans plikt att icke låna sin medverkan till något, som icke kan undgå att lända lastemottagaren till skada. Han är visserligen icke skyldig att anställa särskild undersökning för att utröna, huruvida uppgiften är riktig eller icke; men finner han, att den är oriktig, eller är uppgiftens oriktighet så påtaglig, att han icke utan en oursäktlig försumlighet kunnat undgå att märka den, måste han bliva ansvarig, emedan han icke förhindrat, att lastemottagaren genom konossementet missleddes. Det tillhör emellertid i sådant fall denne att bevisa, det befälhavaren åsidosatt sin skyldighet.»

⁶⁾ I konossementskonventionen art. 3 § 3 bestämmes, att ingen fraktförare, befälhavare eller representant för fraktföraren är förpliktad att angiva eller upptaga i konossementet märken, antal, mått eller vikt, vilka han har allvarlig anledning misstänka icke noggrant återgiva de varor, han verkligen mottagit. Vid inarbetandet av konossementskonventionen i 1924 års utkast har man ansett, det grundtanken i nyssberörda bestämmelse fått ett riktigare uttryck i gällande sjölag och 1924 års utkast än i konventionen.

76 §.

Varder skada å godset eller brist med avseende å dess förpackning ej anmärkt i konossementet, oaktat bortfraktaren före utfärdandet utrönt eller med användande av vanlig uppmärksamhet kunnat utröna skadan eller bristen, må den ej åberopas till bortfraktarens fritagande från ansvar för godset.^{1) 2)}

Ej heller må till bortfraktarens fritagande åberopas, att godset lastats å däck, med mindre anmärkning därom skett i konossementet.^{3) 4) 5)}

¹⁾ Jfr stadgandet i 147 § S. L. I anslutning till stadgandet i 146 § om rätt för befälhavaren att, om vid godsets inlastning icke kunnat säkert utrönas, om godset var i oskadat skick och försett med behörig beklädnad, i konossementet intaga klausulen »fri från läck, bräck eller skada» eller annat dylikt förbehåll, bestämmes i 147 §, att om det inlastas gods, som tydligen kan skönjas vara skadat eller illa beklätt, det åligger befälhavaren att sådant i konossementet uttryckligen anmärka. Underlåtes detta, må förhållandet icke åberopas till bortfraktarens fritagande från ansvarighet för skada, ändå att i konossementet tecknats sådant förbehåll, som omförmäles i 146 §. Det framhålles i motiven till S. L., att när denna paragraf åligger befälhavaren, såsom en skyldighet mot lastemottagaren, att i konossementet anmärka, att gods är skadat eller illa beklätt, såvida sådant kunnat vid inlastningen upptäckas, grunden är densamma som till 145 §, nämligen att befälhavaren icke får låna sin medverkan till att bedraga lastemottagaren.

²⁾ Konossementskonventionen stadgar — såsom vid 65 § under ⁵⁾ framhållits — skyldighet för bortfraktaren i förhållande till avlastaren att upptaga »varor-

nas synliga tillstånd och skick». Det har ansetts riktigt att, liksom gällande lag, beakta jämväl förhållandet till lastemottagaren.

³⁾ Motsvarande stadgande saknas i S. L. I konossementskonventionen utslutes från konventionens tillämpningsområde »last, som i fraktavtalet anges såsom lastad å däck och så befordras». Jfr 86 § första stycket i utkastet.

⁴⁾ Utkastet utgår från samma principiella uppfattning av konossementet som gällande lag, för vilken en alldeles övervägande stämning funnits inom kommittéerna. Å norsk sida har emellertid alternativt föreslagits att göra bortfraktarens ansvar för oriktiga uppgifter beroende av *fel och försummelse* hos honom eller någon, för vilken han svarar.

⁵⁾ Frågan om omfattningen av bortfraktarens ersättningsskyldighet på grund av oriktiga konossementsuppgifter är liksom i gällande lag ej särskilt reglerad.

Om konossementsinnehavares rätt till godset.

77 §.

Har konossementsinnehavare överlåtit exemplar av konossement till särskilda personer, äge innehavaren av det exemplar, som först överlåtit, bästa rätt. ¹⁾ Varder i bestämmelseorten godset eller del därav utlämnat till annan behörig innehavare, vare denne likväl ej pliktig²⁾ lämna från sig vad han redan utbe-
kommit, med mindre det framgår, att han därvid icke var i god tro.³⁾ ⁴⁾

¹⁾ Jfr 165 § första punkten S. L. Under det att 1864 års sjölag inskränkte sig till att ange konossementets rättsliga betydelse för förhållandet mellan befälhavaren och lastemottagaren, ansågs vid S. L:s tillkomst ledning böra lämnas även för avgörande av tvist mellan flera innehavare av konossement. Detta ansågs särskilt nödvändigt i en lagstiftning, som vore avsedd att i sina huvuddrag vara gemensam för länder, vilkas allmänna rätt på detta område vore skiljaktig. Förslaget till S. L. bestämde härutinnan, att innehavaren av det exemplar, som först *överlämnats*, ägde bästa rätt. Vid granskningen i H. D. av förslaget till S. L. framställdes emellertid anmärkningar därom, att avgörande borde vara icke det tidigare överlämnandet, utan den tidigare *överlåtelsen*. Utkastet utgår från, att avgörande betydelse ej bör tillmätas den omständigheten, att konossementet är på väg.

Bakom utkastets regel — liksom bakom sjölagens — ligger uppfattningen, att »konossementet otvivelaktigt innefattar makten att disponera över varan och att den, som lämnat ifrån sig denna makt till en, icke därefter kan lämna den till en annan». Konossementet betraktas med andra ord som ett traditions-papper. I den norska texten saknas emellertid lagstadgande i detta avseende.

²⁾ Jfr 165 § andra punkten S. L. I motiven till S. L. framhålles, att den allmänna regeln om konossementet som ett traditions-papper strängt taget skulle föra till, att den tidigare överlåtelsen av konossement städse borde vara avgörande, oberoende av om varan kommit i en konossementsinnehavares faktiska besittning; att det genom förevarande punkt gjorda undantaget från denna regel dock överensstämde med den allmänna rättsuppfattningen i vårt land liksom i de flesta andra länder; samt att man vid sådant förhållande icke funnit nödigt att inlåta sig på, huru från principiell synpunkt undantagets berättigande må kunna förklaras. För att undantaget skall träda i tillämpning, kräves enligt utkastet god tro jämväl vid lossningen.

³⁾ Undantaget gäller, enligt S. L., för mottagaren, »där det icke visas, att han vid konossementets förvärvande icke varit i god tro eller att han därvid

handlat med grov vårdslöshet». Redan vid granskningen i H. D. av förslaget till S. L. anmärktes, att då till begreppet av god tro hörde, att den, som åberopade sådan, icke eftersatt den uppmärksamhet och omsorg, som vederbort, orden »eller att han därvid handlat med grov vårdslöshet» borde utgå. Denna anmärkning har ansetts så mycket hellre böra beaktas, som därigenom vinnes överensstämmelse med t. ex. avtalslagens terminologi.

⁴⁾ S. L. synes i 165 § endast hava beaktat löpande konossement.

78 §.

Har löpande konossement, som för någon förkommit, genom överlåtelse kommit i annan mans hand, vare denne icke pliktig att utlämna konossementet, med mindre det framgår, att han vid konossementets förvärvande icke var i god tro.¹⁾

¹⁾ Jfr 168 § S. L. Angående innebörden av termen »god tro» jfr 77 § under ³⁾.

79 §.

Vad i lag finnes 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.¹⁾

Har annan än köparen med sådan åtkomst, som i 69 § sägs, fått löpande konossement i handom, äge säljaren ej gentemot denne den rätt, nu är sagd, med mindre det framgår, att denne vid konossementets förvärvande icke var i god tro.^{2) 3) 4) 5)}

¹⁾ Stadgandet vilar på samma grund som 166 § första punkten S. L., nämligen att, som i motiven till S. L. framhålles — ehuru konossementet är något mera än en utfästelse av befälhavaren, enär i alla lagstiftningar därvid fästas rättsverkningar, vilka visserligen kunna olika förklaras, men som alla innebära, att konossementet i viss mån »representerar varan», så att innehav av konossement i viss mån är likställt med innehav av vara — konossementsinnehavaren dock icke besitter varan på *samma sätt* som den, vilken har varan själv i handom, på grund varav det är naturligt att medgiva stoppningsrätt mot köpare, fastän han innehar konossement å godset.

²⁾ Jfr 166 § andra punkten S. L., med vilken stadgandet till sin grundtanke överensstämmer. Angående innebörden av termen »god tro» jfr 77 § under ³⁾.

³⁾ Utkastet utgår liksom gällande lag från att innehav av konossement icke är någon oundgänglig förutsättning för stoppningsåtgärdens befogenhet, ehuru någon skyldighet att efterkomma en dylik föreskrift av säljaren eller att utan sådan bevaka säljarens rätt med äventyr att ådraga sig själv och redaren ersättningskyldighet icke skäligen kan åläggas befälhavaren.

⁴⁾ Lika litet som sjölagen upptager utkastet allmänna bestämmelser om konossementets betydelse för överlåtelse av *äganderätt* till den befordrade varan, med andra ord för att trygga konossementets innehavare mot avlastarens borgenärer eller för att lösa konflikt mellan rätt ägare till godset och den, som, efter det godset avlämnats av någon, som ej varit behörig att förfoga däröver, i god tro fått konossement å detsamma, eller mellan innehavare av konossement och den, som i god tro förvärvar själva godset. Ej heller lösas i utkastet mot-

svarande spörsmål med avseende å *panträtt*. Jfr i detta sammanhang stadgandet i 31 § kommissionslagen, enligt vilket försäljningskommissionär äger panträtt i det gods, som lämnats honom till försäljning, om han själv eller genom annan är i besittning av godset eller av konossement eller sådan fraktsedel därå, att avsändaren icke utan företeende av densamma äger förfoga över godset.

⁵⁾ Under övertvägande har varit att upptaga särskilt stadgande om s. k. »delivery-orders». Man har emellertid utgått från, att detta ej vore av nöden.

Om mottagningskonossement och genomgångskonossement.¹⁾

¹⁾ Gällande sjölag lämnar såväl mottagningskonossement som genomgångskonossement helt oreglerade. Under förarbetena till utkastet har man utgått från att dessa handlingar numera äga den betydelse, att de icke kunna av den sjörättsliga lagstiftningen med tystnad förbigås.

80 §.*

Utställer ¹⁾ bortfraktaren före inlastningen skriftligt erkännande, att godset mottagits till befördran, med förbindelse att å bestämmelseorten utlämna det till mottagaren, skall vad i detta kapitel ²⁾ är stadgat om konossement äga motsvarande tillämpning å sådant mottagningskonossement.

Är mottagningskonossement å godset utfärdat, må icke efter inlastningen utfärdas konossement, som i 64 § sägs, utan att mottagningskonossementet återlämnas.³⁾

¹⁾ Såsom redan ovan antytts, är bortfraktaren icke omedelbart på grund av lagens stadgande skyldig att utfärda mottagningskonossement.

²⁾ Huruvida mottagningskonossement är att anse som konossement enligt t. ex. köplagens mening, lämnas här öppet.

³⁾ Avsikten är att undvika konkurrens mellan innehavare av olika slags konossement. Jfr konossementskonventionen art. 3 § 7 samt 21 § i utkastet.

81 §.

Utfärdar bortfraktaren, när godsets befördran är avsedd ¹⁾ att delvis utföras genom annan fraktförare, skriftligt erkännande, att godset inlastats eller mottagits till sådan befördran, med förbindelse att å bestämmelseorten utlämna godset till mottagaren,²⁾ skall vad ovan är stadgat om konossement äga motsvarande tillämpning å sådant genomgångskonossement.

Då genomgångskonossement utfärdats, må icke för del av befordringen utställas särskilt konossement, utan att däri angives, att godset befordras enligt genomgångskonossement.³⁾

* Motsvarande § i 1924 års oförändrade utkast lydde sålunda:

78 §.

Har bortfraktaren före inlastningen skriftligen utfärdat erkännande, att godset mottagits till befördran, med förbindelse att å bestämmelseorten utlämna det till mottagaren, skall vad i detta kapital är stadgat om konossement äga motsvarande tillämpning å sådant mottagningskonossement.

Är mottagningskonossement å godset utfärdat, må icke efter inlastningen utfärdas lastningskonossement, som i 63 § sägs, utan att mottagningskonossementet återlämnas.

¹⁾ Därutinnan, att befordringen är *avsedd* att delvis utföras genom annan fraktförare, skiljer sig genomgångsbefordringen från t. ex. de fall, där det blott föreligger befogenhet att omlasta godset.

²⁾ Av 85 § första stycket i utkastet framgår, att bortfraktaren äger fritaga sig från ansvarighet för förlust, minskning, skada och dröjsmål, som visas hava inträffat, medan vårdnaden om godset åvilade annan fraktförare. I samband med nämnda paragraf beröras vissa spörsmål, som avse genomgående transport. Sådan kan naturligtvis föreligga, fastän konossement ej utställas.

³⁾ Det är givetvis av synnerlig vikt att undvika konkurrens mellan innehavare av genomgångskonossement och lokalkonossement. På grund därav bör sörjas för, att godtrosvärv av lokalkonossement ej må kunna inträda. Det har varit ifrågasatt att i utkastet upptaga bestämmelse för det fall, att lokalkonossementet icke fått det i lagen föreskrivna innehållet och i följd därav konkurrens uppstår mellan dess innehavare och innehavaren av genomgångskonossementet.

IV. Om ogiltighet av vissa förbehåll.¹⁾

¹⁾ I 1924 års oförändrade fraktavtalslagstiftningsutkast fanns allenast *en* tvingande bestämmelse, nämligen i 31 §.* I denna paragraf stadgades, att bortfraktaren ej må, med mindre avtalet avser befraktning av helt fartyg, genom förbehåll stadga annan inskränkning i vad honom åligger med avseende å ansvaret för godset, än att han ej skall svara för förlust, skada eller minskning, som orsakats av fel eller försummelse vid navigeringen eller det nautiska handhavandet av fartyget. Tillika bestämdes emellertid, *dels* att, om godsets befordran är *avsedd* att delvis utföras genom annan fraktförare (genomgångsbefordran), bortfraktaren äger fritaga sig från ansvarighet för förlust, skada eller minskning, som visas hava inträffat, medan vårdnaden om godset åvilade nämnda fraktförare, *dels ock*, att, där i annat fall befordringen må utföras genom annan fraktförare, vad nyss sagts skall gälla, försåvitt ansvarigheten övertagits av denne.

På grund av konossementskonventionens inarbetande i utkastet har 31 § i utkastet uteslutits och i huvudavdelningen IV upptagits ett antal bestämmelser om ogiltighet av vissa förbehåll.

82 §.

Träffas i annan än inrikes fart¹⁾ före godsets inlastning avtal att bortfraktaren icke skall vara pliktig²⁾ att utfärda vare sig konossement, mottagningskonossement eller genomgångskonossement eller att uppgift, varom i 65 § förmäles,³⁾ icke skall däri intagas eller att bortfraktaren äger göra förbehåll i vidare mån än i 65 § är sagt,⁴⁾ vare sådant avtal utan verkan.⁵⁾

* Så lydande:

31 §.

Bortfraktaren må ej, med mindre avtalet avser befraktning av helt fartyg, genom förbehåll stadga annan inskränkning i vad honom åligger med avseende å ansvaret för godset än att han ej skall svara för förlust, skada eller minskning, som orsakats av fel eller försummelse vid navigeringen eller det nautiska handhavandet av fartyget.

Är godsets befordran *avsedd* att delvis utföras genom annan fraktförare (genomgångsbefordran), äge dock bortfraktaren fritaga sig från ansvarighet för förlust, skada eller minskning, som visas hava inträffat, medan vårdnaden om godset åvilade nämnda fraktförare. Där i annat fall befordringen må utföras genom annan fraktförare, gälle vad nu är sagt, försåvitt ansvarigheten övertagits av denne.

¹⁾ I viss inre fart brukar konossement ej utställas. Skäl att söka framtinga ändring därutinnan har ej ansetts förefinnas. Enligt konventionen avses med »navire» blott »fartyg, som användes för befordring av varor till havs»; och i protokollet vid konventionens undertecknande medgives fördragslutande stat rätt att, vad angår den nationella kustfarten, använda art. 6 i konventionen på alla slags varor utan avseende å inskränkningen i sista stycket av nämnda artikel.

²⁾ Konventionen innehåller ej någon uttrycklig tvångsklausul angående utfärdande av konossement. Jfr art. 3 § 8. Anmärkas må emellertid, att enligt art. 6 st. 3 denna art. ej är tillämplig på de vanliga kommersiella försändningar, som företagas i samband med vanliga handelsförrättningar, utan blott på andra försändningar, då egenskaperna och beskaffenheten hos de varor, som skola befordras, samt de omständigheter, betingelser och villkor, varunder befordringen skall försiggå, äro ägnade att göra en särskild överenskommelse berättigad. Uppenbarligen komme ock konventionen att högst väsentligt förlora i betydelse, därest man medgäve möjlighet att avtalsvis upphäva skyldigheten att utfärda konossement. Avlastaren kan därför enligt utkastet icke tillförbindas att ej fordra vare sig konossement, mottagningskonossement eller genomgångskonossement.

³⁾ Jfr konventionen art. 3 §§ 3 och 8 samt 65 § i utkastet.

⁴⁾ Jfr konventionen art. 3 § 3 sista stycket och § 8. Enligt vad erfarenheten giver vid handen, är det av synnerlig vikt, att bortfraktarens skyldighet i förhållande till avlastaren att intaga och verifiera uppgifter ej kan genom avtal bortelimineras i vidare mån, än 65 § medgiver. Möjlighet att avtalsvis häva denna skyldighet skulle högst väsentligt förringa konventionens effektivitet.

⁵⁾ Angående undantag från denna paragraf se 86 § i utkastet.

83 §.

Har i annan än inrikes fart¹⁾ konossement utställts eller bort utställas,²⁾ vare överenskommelse eller förbehåll, varigenom bortfraktarens ansvar för förlust eller minskning av eller skada å godset eller för dröjsmål med fraktavtalets fullgörande uteslutes eller minskas i vidare mån än i detta kapitel är sagt, utan verkan, utom vad angår tiden före godsets inlastning eller efter dess lossning.³⁾ Överlåtelse av rätt på grund av tagen försäkring skall anses såsom överenskommelse, som utesluter eller minskar bortfraktarens ansvar.⁴⁾

Avtal om utsträckning av avlastarens i 18 § stadgade ansvar vare ock utan verkan, där konossement utställts eller bort utställas.⁵⁾

Överenskommelse om utvidgning av bortfraktarens ansvar⁶⁾ vare, då konossement utställts, giltig endast såvida den upptagits i konossementet.⁷⁾

¹⁾ Angående inrikes fart se 84 §.

²⁾ Den tvingande bestämmelsen i konventionen art. 3 § 8 åsyftar »fraktavtal», varmed enligt art. 1 förstås »det fraktavtal, varom upprättats ett konossement eller liknande åtkomsthändling rörande befordring av varor till havs, härunder inbegripet konossement eller liknande omförmäld handling, utställd i kraft av ett certeparti, från det en sådan åtkomsthändling bestämmer rättsförhållandet mellan fraktföraren och innehavaren av handlingen». Jfr konventionen art. 6. Utkastet utsträcker i enlighet med en från redarehåll uttalad önskan lagstiftningens tvingande karaktär till alla de fall, då konosse-

ment utställts (eller bort utställas).^{*} Det har ansetts överensstämma med klarhet och reda, att det ej bleve beroende på negotiering av konossementet, huruvida reglerna i utkastet vore tvingande eller icke, och att, då konossement utställts (eller bort utställas), samma regler gällde i förhållandet till befraktaren som mot innehavaren av konossementet. Det norska utkastet intager emellertid härutinnan en fråga de svenska, finska och danska utkastens avvikande ståndpunkt.

³⁾ Jfr konventionen art. 7, enligt vilken dess bestämmelser ej äro tvingande med avseende å tiden före lastningen i och efter lossningen ur det fartyg, vari varorna befordras till havs. Man har utgått däriifrån, att om bortfraktaren friskrivit sig t. ex. för tiden, innan godset inlastats, och sedan gör gällande, att viss uppkommen skada inträffat under denna tid, ej sedan godset inlastats, han på grund av allmänna bevisregler har att visa riktigheten av sitt påstående.

⁴⁾ Stadgandet står i överensstämmelse med konventionen art. 3 § 8.

⁵⁾ Jfr konventionen art. 4 §§ 3 och 6 samt art. 3 § 8 ävensom anm. ⁶⁾.

⁶⁾ Jfr konventionen art. 5.

⁷⁾ Angående undantag från 83 § se 85 och 86 §§ i utkastet.

84 §.

I inrikes fart¹⁾ vare överenskommelse eller förbehåll, varom i 83 § första och andra styckena förmäles, utan verkan.²⁾

¹⁾ Såsom vid 82 § under ¹⁾ angives, föreligger icke tvång att vid inrikes fart utfärda konossement. I detta fall kan därför reglernas tvingande karaktär icke göras beroende därav, om konossement utfärdats eller icke. I 1924 års oförändrade utkast voro reglerna om vårdnad — såsom redan anmärkts — tvingande för det fall, att befraktningen ej avsåg helt fartyg.

²⁾ Angående vissa undantag från 84 § se 85 och 86 §§ i utkastet.

85 §.

Bortfraktaren äge, där godsets befordran är avsedd att delvis utföras av annan fraktförare (genomgångsbefordran),¹⁾ utan hinder av vad i 83 § första och andra styckena samt 84 § är stadgat, fritaga sig från ansvarighet för förlust, minskning, skada och dröjsmål, som visas hava inträffat, medan vårdnaden om godset åvilade nämnda fraktförare.^{2) 3) 4)}

Där i annat fall befordringen må utföras genom annan fraktförare, gälla vad nu är sagt, försåvitt ansvaret övertagits av denne.⁵⁾

¹⁾ Man har utgått från att vid genomgångsbefordran, d. v. s. sådan befordran, som delvis skall utföras av annan fraktförare (jfr 81 §), den, som åtagit sig befordringen, *principiellt* bör vara ansvarig för hela transporten, men att han bör äga rättighet att *betinga sig* frihet från ansvarighet för förlust, minskning, skada och dröjsmål, som visas hava inträffat, medan vårdnaden om godset åvilade denne fraktförare.

²⁾ Det har under förarbetena varit ifrågasatt att upptaga särskilt stadgande om befraktarens rätt mot de följande fraktförarna, närmast av det innehålllet, att dessa skulle vara ansvariga blott för sin del av befordringen, men vara skyldiga att underkasta sig, att frakten kvittades mot ersättningsanspråk, obe-

* Därest denna ståndpunkt skulle godtagas, lär det vara nödigt att göra ett förbehåll i sådant avseende vid eventuellt undertecknande av konventionen.

roende därav, under vilken del av befordringen ersättningsanspråket uppstått. Särskilt stadgande härutinnan har dock ej ansetts erforderligt. Det har ock ifrågasatts, men ansetts inpraktikabelt att göra den siste fraktföraren ansvarig för befordringen i dess helhet.

³⁾ Särskilt beaktande har under förarbetena ägnats det fallet, att järnvägs-transport ingår som ett led i den genomgående befordringen.

⁴⁾ Med stadgandet i detta stycke må jämföras den holländska sjölagen art. 517 v: »Den fraktförare, som på en plats, vilken icke ingår i den av honom uppehållna linjen, mottager gods till befordring eller ock mottager gods till befordring till en plats, som icke ingår i hans linje, är, ändå att en del av befordringen ej sker till havs, som fraktförare ansvarig för hela befordringen i enlighet med den för varje del av befordringen tillämpliga rätten. — Har han i befordringsavtalet eller i det av honom utfärdade konossementet *betingat sig*, att hans ansvar för befordringen skall vara begränsat till hans egen linje, är han skyldig ombesörja, att den föregående eller efterföljande befordringen sker i enlighet med bestämmelserna i befordringsavtalet eller konossementet, samt att de dokument, varav detta framgår, tillställas motparten eller därför anvisad person. Avse dessa dokument den efterföljande befordringen, skall av dem tillika framgå, att godset å bestämelseorten skall avlämnas till den i avtalet anvisade personen eller till innehavaren av genomgångskonossementet.»

⁵⁾ Ursprungligen var ifrågasatt ett stadgande i viss överensstämmelse med den tyska handelslagen § 662 och enligt vilket, om en befektare åtog sig befordring av gods på grundval av sitt avtal med bortfraktaren, hans förpliktelser i förhållande till underbefraktaren bortföle i den utsträckning, redaren åtagit sig deras uppfyllande genom utställande av konossement. Med hänsyn till vissa betänkligheter mot ett sådant stadgande har man inskränkt sig till vad här föreslås.

86 §.

Bestämmelserna i 82—84 §§ gälle icke vid fraktande av levande djur eller i fråga om last, som i överensstämmelse med fraktavtalet lastas på däck.¹⁾

Samma lag vare, där godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de säregna förhållanden eller villkor, under vilka fraktandet skall ske, göra det skäligt att²⁾ träffa överenskommelse eller taga förbehåll, varom i 83 § första och andra styckena och 84 § förmäles. Utställes konossement, gälle dock vad i 82—84 §§ är stadgat om ogiltighet av överenskommelse eller förbehåll med avseende å konossementets innehåll eller bortfraktarens eller avlastarens ansvar.³⁾

¹⁾ Enligt konossementskonventionen art. 1 c inbegripas under uttrycket *varor icke »levande djur och last, som i fraktavtalet angives som lastad å däck och så befordras»*. Stadgandet har ansetts böra tillämpas även vid inrikes fart. Jfr i detta sammanhang 76 § andra stycket i utkastet.

²⁾ Såsom redan erinrats, medgiver konventionen art. 6 rättighet att fritt avtala angående försändningar, då egenskaperna och beskaffenheten hos de varor, som skola befordras, samt de omständigheter, betingelser och villkor, varunder befordringen skall försiggå, äro ägnade att göra en särskild överenskommelse berättigad. Vad sålunda stadgats bör uppenbarligen gälla med avseende å både inrikes och utrikes fart.

³⁾ Som förutsättning för avtalsfrihet i det under ²⁾ berörda fallet uppställer konventionen, att intet konossement utställts eller utställes, varjämte till yttermera visso tillägges, att de överenskomna villkoren skola intagas i ett kvitto, som skall vara en icke löpande handling och innehålla förbehåll därom.

Vad i 83 och 86 §§ är stadgat för det fall, att konossement är utställt, gälle ock, där mottagningskonossement eller genomgångskonossement utfärdats.¹⁾ Vad i 83 § föreskrives för det fall, att konossement icke utställts men bort utställas, gälle ock, där antingen konossement eller mottagningskonossement eller genomgångskonossement bort utställas men icke utställts.²⁾

¹⁾ De grunder, som för det fall att konossement utställts föranlett stadgan- dena i 83 och 86 §§, göra sig i lika mån gällande med hänsyn till mottagnings- och genomgångskonossement.

²⁾ Liksom bortfraktarens rättsställning icke bör förbättras därigenom, att han undandraget sig att utställa konossement, bör den uppenbarligen ej heller förbättras genom motsvarande förfarande med avseende å mottagnings- eller genomgångskonossement.

PARALLELTEXTER*)

*) Parallelltexterna äro tryckta i Danmark och föreligga jämte förord även separat.

Dansk Tekst.

Norsk Tekst.

I. Rejsebefragtning.

I. Reisebefragtning.

*Lasteplads.**Lasteplass.*

§ 1.

§ 1.

Er der ikke vedtaget en bestemt Lasteplass, kan Befragteren kræve, at Skibet lægges paa en Plads, som han anviser, saafremt Adgangen er aaben, og Skibet kan ligge der flot og sikkert og komme ud igen med indtagen Last.

Er der ikke vedtatt en bestemt lasteplass, kan befrakteren kreve, at skibet legges på en lasteplass, som han anviser, saafremt adgangen er åpen, og skibet kan ligge der flott og sikkert og komme ut igjen med inntatt last.

Har Befragteren ikke i rette Tid anvist Lasteplass, lægges Skibet paa sædvanlig Lasteplass. Lader dette sig ikke gøre, vælger Bortfragteren Lasteplass, dog under rimelig Hensyntagen til Befragterens Tarv.

Har befrakteren ikke i rett tid anvist lasteplass, legges skibet på sedvanlig lasteplass. Lar det sig ikke gjøre, velger bortfrakteren lasteplass under rimelig hensyntagen til befrakterens tarv.

§ 2.

§ 2.

Hvad enten en bestemt Lasteplass er vedtaget eller ikke, kan Befragteren kræve Skibet forhalet til en anden Lasteplass, naar han selv bærer Omkostningerne.

Enten en bestemt lasteplass er vedtatt eller ikke, kan befrakteren kreve, at skibet forhales til en annen lasteplass, når han selv bærer omkostningene.

§ 3.

§ 3.

Ved Stykgodsbefordring gælder §§ 1—2 kun, forsaavidt dette maa anses for aftalt.

Ved stykkgodsbefordring gjelder §§ 1 og 2 kun, forsaavidt det må anses for avtalt.

*Lastetid.**Lastetid.*

§ 4.

§ 4.

Befragteren har Krav paa, at Skibet holdes rede til Lastning en vis Liggetid, og derefter mod særlig Godtgørelse en vis Overliggetid.

Befrakteren har krav på, at skibet skal ligge til lastning i en viss liggetid og derefter mot særskilt godtgjørelse i en viss overliggetid.

Liggetiden og Overliggetiden udgør tilsammen Lastetiden.

Liggetiden og overliggetiden utgjør tilsammen lastetiden.

Finsk text.

I. Om resebefraktning.

Om lastningsplatsen.

1 §.

Är ej viss lastningsplats genom avtal bestämd, äge befraktaren fordra, att fartyget förläggas till den plats, han anvisar, såvida hinder ej möter att dit förlägga fartyget samt detta kan där ligga flott och säkert och med intagen last därifrån åter utlöpa.

Har befraktaren ej i rätt tid anvisat plats för lastningen, skall fartyget förläggas till sedvanlig lastningsplats. Kan det ej ske, välje bortfraktaren lastningsplats, dock med skälig hänsyn tagen till befraktarens behov av bekväm lastningsplats.

2 §.

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

3 §.

Vid styckeogdsbefordran äga bestämmelserna i 1 och 2 §§ tillämpning endast försåvitt sådant må anses avtalat.

Om lastningstiden.

4 §.

Bortfraktaren vare skyldig låta fartyget för lastning kvarligga viss tid utan ersättning (liggetid) och därefter viss tid mot ersättning (överliggetid). Liggetiden tillsammans med överliggetiden utgör fartygets lastningstid.

Svensk text.

I. Om resebefraktning.

Om lastningsplatsen.

1 §.

Är ej viss lastningsplats genom avtal bestämd, äge befraktaren fordra, att fartyget förläggas till den plats, han anvisar, såvida hinder ej möter att dit förlägga fartyget samt detta kan där ligga flott och säkert och med intagen last därifrån åter utlöpa.

Har befraktaren ej i rätt tid anvisat plats för lastningen, skall fartyget förläggas till sedvanlig lastningsplats. Kan det ej ske, välje bortfraktaren lastningsplats, dock med skälig hänsyn tagen till befraktarens behov av bekväm lastningsplats.

2 §.

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

3 §.

Vid styckeogdsbefordran äga bestämmelserna i 1 och 2 §§ tillämpning endast försåvitt sådant må anses avtalat.

Om lastningstiden.

4 §.

Bortfraktaren vare skyldig låta fartyget för lastning kvarligga viss tid utan ersättning (liggetid) och därefter viss tid mot ersättning (överliggetid). Liggetiden tillsammans med överliggetiden utgör fartygets lastningstid.

Dansk Tekst.

§ 5.

Naar andet ikke er aftalt, udgør Liggetiden den Tid, som under almindelige Omstændigheder udkræves til at fuldføre Lastningen paa Stedet, og Overliggetiden det halve af Liggetiden.

Tiden regnes i Arbejdsdage eller Arbejdstimer.

§ 6.

Lastetiden begynder at løbe fra den Dag, da Skibet efter Melding til Afladeren er paa Lasteplassen, og færdig til at indtage Last. Tiden regnes fra det Klokkeslet, da Arbejdet paa Stedet sædvanlig begynder om Morgenen, hvis Meldingen er givet senest Kl. 4 Em. den foregaaende Arbejdsdag, men fra Arbejdets Genoptagelse efter Middagspavsen, hvis Meldingen er givet senest Kl. 10 Fm. samme Dag. Meldingen kan ikke gives, før Skibet er kommet til Lastestedet.

Kan Melding ikke gives til Afladeren, træder Melding til Befragteren i Stedet.

Melding til en fraværende anses for givet, naar den er afgivet til Befordring paa den hurtigst mulige Maade.

§ 7.

Lastetiden kan bringes til at løbe, selv om Skibet ikke er kommet frem til ret Lasteplass, saafremt dette skyldes Befragterens Forhold eller en Omstændighed, som han var nærmest til at regne med.

§ 8.

I Lastetiden medregnes ikke den Tid, der gaar tabt ved Hindringer fra Skibets Side eller ved, at Skibet paa Grund af Dybgaaende eller anden Omstændighed, som Bortfragteren var nærmest til at regne med, efter § 1, 2. Stk. er lagt paa en Lasteplass, der ikke er sædvanlig.

Norsk Tekst.

§ 5.

Når ikke annet er avtalt, utgjør liggetiden den tid, som under almindelige omstændigheter utkreves til å fullføre lastningen på stedet, og overliggetiden det halve av liggetiden.

Tiden regnes i arbeidsdager og arbejdstimer.

§ 6.

Lastetiden begynner å løpe den dag, da skibet efter melding til avlasteren er på lasteplassen og ferdig til å innta last. Tiden regnes fra det klokkeslett, da arbeidet på stedet sædvanlig begynner om morgenen, hvis meldingen er gitt senest klokken 4 eftermiddag den foregående arbeidsdag, men fra gjenoptagelsen av arbeidet etter middagshvilen, hvis meldingen er gitt senest klokken 10 formiddag samme dag. Meldingen kan ikke gis, før skibet er kommet til lastestedet.

Kan melding ikke gis til avlasteren, trer melding til befrakteren i steden.

Melding til en fraværende anses for gitt, når den er avgitt til befordring på hurtigste måte.

§ 7.

Lastetiden kan bringes til å løpe, selv om skibet ikke er kommet frem til rett lasteplass, såfremt dette skyldes befrakterens forhold eller en omstændighet, som han var nærmest til å regne med.

§ 8.

I lastetiden medregnes ikke den tid, som går tapt ved hindringer fra skibets side eller ved, at skibet på grunn av dybgående eller annen omstændighet, som bortfrakteren var nærmest til å regne med efter § 1, annet ledd, er lagt på en lasteplass, som ikke er sædvanlig.

Finsk text.

5 §.

Där ej annat är avtalat, utgör liggetiden den tid, som skäligen må anses under vanliga omständigheter åtgå för lastningen på platsen, samt överliggetiden hälften av liggetiden.

Tiden räknas i arbetsdagar och arbetstimmar.

6 §.

Lastningstiden börjar den dag, då fartyget i enlighet med anmälan till avlastaren är å lastningsplatsen och färdigt att intaga last. Tiden räknas från det klockslag, då arbetet på platsen sedvanligen börjar på morgonen, försåvitt anmälan gjorts senast klockan fyra eftermiddagen föregående arbetsdag, samt i annat fall från och med den tid på dagen, då arbetet återupptages efter middagsrasten, försåvitt anmälan gjorts senast klockan tio förmiddagen samma dag. Anmälan, som här sägs, kan icke med laga verkan göras, förrän fartyget ankommit till lastningsorten.

Är särskild avlastare ej anvisad eller är dennes vistelseort okänd, må anmälan göras hos befraktaren. Är den, hos vilken anmälan skall göras, icke att träffa på platsen och varder i sådant fall meddelande på ändamålsenligaste sätt till honom avsänt, anses anmälan därmed gjord.

7 §.

Kan fartyget icke förläggas till rätt lastningsplats, utgöre detta icke hinder för lastningstidens början, försåvitt nämnda förhållande beror av befraktaren eller eljest av omständighet, som denne framför bortfraktaren bort taga i beräkning.

8 §.

I lastningstiden inräknas icke den tid, som går förlorad på grund av hinder från fartygets sida eller därigenom att fartyget i fall, som i 1 § andra stycket sägs, på grund av djupgående eller annan omständighet, som bortfraktaren framför befraktaren bort taga i beräkning, förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats.

Svensk text.

5 §.

Där ej annat är avtalat, utgör liggetiden den tid, som skäligen må anses under vanliga omständigheter åtgå för lastningen på platsen, samt överliggetiden hälften av liggetiden.

Tiden räknas i arbetsdagar och arbetstimmar.

6 §.

Lastningstiden börjar den dag, då fartyget i enlighet med anmälan till avlastaren är å lastningsplatsen och färdigt att intaga last. Tiden räknas från det klockslag, då arbetet på platsen sedvanligen börjar på morgonen, försåvitt anmälan gjorts senast klockan fyra eftermiddagen föregående arbetsdag, samt i annat fall från och med den tid på dagen, då arbetet återupptages efter middagsrasten, försåvitt anmälan gjorts senast klockan tio förmiddagen samma dag. Anmälan, som här sägs, kan icke med laga verkan göras, förrän fartyget ankommit till lastningsorten.

Är särskild avlastare ej anvisad eller är dennes vistelseort okänd, må anmälan göras hos befraktaren. Är den, hos vilken anmälan skall göras, icke att träffa på platsen och varder i sådant fall meddelande på ändamålsenligaste sätt till honom avsänt, anses anmälan därmed gjord.

7 §.

Kan fartyget icke förläggas till rätt lastningsplats, utgöre detta icke hinder för lastningstidens början, försåvitt nämnda förhållande beror av befraktaren eller eljest av omständighet, som denne framför bortfraktaren bort taga i beräkning.

8 §.

I lastningstiden inräknas icke den tid, som går förlorad på grund av hinder från fartygets sida eller därigenom, att fartyget i fall, som i 1 § andra stycket sägs, på grund av djupgående eller annan omständighet, som bortfraktaren framför befraktaren bort taga i beräkning, förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats.

Dansk Tekst.

§ 9.

Godtgørelse for Overliggetid beregnes efter løbende Dage og Timer, dog ikke for den Tid, der er omtalt i § 8.

Er andet ikke aftalt, fastsættes Godtgørelsen under særligt Hensyn til Fragtens Størrelse.

§ 10.

Godtgørelse for Overliggetid forfalder til Betaling Dag for Dag.

Bliver Sikkerhed stillet for et omtvistet Beløb, kan Kravet ikke føres paa Konnossementet.

§ 11.

Er der aftalt en samlet Tid for Lastning og Losning, kan der ikke kræves længere Tid til Lastningen, end at der bliver tilstrækkelig Tid til Losningen. Godtgørelse for Overliggetid kan ikke beregnes, før den samlede Liggetid er udløben.

§ 12.

Ved Stykgodsbefordring skal Godset, naar andet ikke maa anses for aftalt, leveres efter Tilsigelse med rimeligt Varsel.

Lastning.

§ 13.

Befragteren skal levere Godset ved Skibets Side, naar andet ikke maa anses for aftalt. Bortfragteren skal tage det ombord og udføre Stuvningen.

Er Skibet paa Grund af Dybgaaende eller anden Omstændighed, som Bortfragteren var nærmest til at regne med, efter § 1, 2. Stk. lagt paa en Lasteplass, der ikke er sædvanlig, er Bortfragteren dog pligtig at modtage Godset paa sædvanlig Lasteplass.

Norsk Tekst.

§ 9.

Godtgjørelsen for overliggetid beregnes efter løpende dager og timer, dog ikke for den tid, som er nevnt i § 8.

Er ikke annet avtalt, fastsettes godtgjørelsen under særlig hensyn til fraktens størrelse.

§ 10.

Godtgjørelsen for overliggetid forfalder til betaling dag for dag.

Blir sikkerhet stillet for et omtvistet beløp, kan kravet ikke føres på konnossementet.

§ 11.

Er der avtalt en samlet tid for lastning og lossning, kan der ikke kreves lengere tid til lastningen enn, at der blir tilstrekkelig tid til lossningen. Overliggetid kan ikke beregnes, før den samlede liggetid er ute.

§ 12.

Ved stykkgodsbefordring skal godset, når ikke annet må anses for avtalt, leveres efter tilsigelse med rimelig varsel.

Lastning.

§ 13.

Befrakteren skal levere godset ved skibets side, når ikke annet må anses for avtalt. Bortfrakteren skal ta det ombord og utføre stuvingen.

Er skibet på grunn av dypgående eller annen omstendighet, som bortfrakteren var nærmest til å regne med, etter § 1, annet ledd, lagt på en lasteplass, som ikke er sædvanlig, er bortfrakteren dog pliktig til å ta imot godset på sædvanlig lasteplass.

Finsk text.

9 §.

Ersättning för överliggetid beräknas för löpande dagar och timmar. För den i 8 § nämnda tid utgår dock icke ersättning.

Är ej avtal träffat om ersättningens storlek, skall ersättning erläggas med ett med hänsyn till frakten och omständigheterna i övrigt skäligt belopp.

10 §.

Ersättning för överliggetid är för varje dag förfallen till betalning.

Varder i händelse av tvist om ersättning säkerhet ställd för det omtvistade beloppet, äge bortfraktaren icke göra anteckning på konnossementet om fordringsanspråket.

11 §.

Är genom avtal bestämd gemensam tid för lastning och lossning, må för lastningen icke tagas i anspråk större del än att tillräcklig tid återstår för lossningen. Överliggetid må därvid icke beräknas, förrän liggetiden i dess helhet gått till ända.

12 §.

Vid stycke gods befördran skall, där ej annat må anses avtalat, godset avlämnas inom skälig tid efter tillsägelse.

Om lastningen.

13 §.

Befraktaren skall avlämna godset vid fartygets sida, med mindre annat må anses avtalat. Bortfraktaren skall taga det ombord och utföra stuvningen.

Varder fartyget i fall, som i 1 § andra stycket sägs, på grund av djupgående eller annan omständighet, som bortfraktaren framför befraktaren bort taga i beräkning, förlagt till annan än sedvanlig lastningsplats, vare dock bortfraktaren pliktig att på sistnämnda plats mottaga godset.

Svensk text.

9 §.

Ersättning för överliggetid beräknas för löpande dagar och timmar. För den i 8 § nämnda tid utgår dock icke ersättning.

Är ej avtal träffat om ersättningens storlek, skall ersättning erläggas med ett med hänsyn till frakten och omständigheterna i övrigt skäligt belopp.

10 §.

Ersättning för överliggetid är för varje dag förfallen till betalning.

Varder i händelse av tvist om ersättning säkerhet ställd för det omtvistade beloppet, äge bortfraktaren icke göra anteckning på konnossementet om fordringsanspråket.

11 §.

Är genom avtal bestämd gemensam tid för lastning och lossning, må för lastningen icke tagas i anspråk större del än att tillräcklig tid återstår för lossningen. Överliggetid må därvid icke beräknas, förrän liggetiden i dess helhet gått till ända.

12 §.

Vid stycke gods befördran skall, där ej annat må anses avtalat, godset avlämnas inom skälig tid efter tillsägelse.

Om lastningen.

13 §.

Befraktaren skall avlämna godset vid fartygets sida, med mindre annat må anses avtalat. Bortfraktaren skall taga det ombord och utföra stuvningen.

Varder fartyget i fall, som i 1 § andra stycket sägs, på grund av djupgående eller annan omständighet, som bortfraktaren framför befraktaren bort taga i beräkning, förlagt till annan än sedvanlig lastningsplats, vare dock bortfraktaren pliktig att på sistnämnda plats mottaga godset.

Dansk Tekst.

§ 14.

Godset skal leveres i saadan Orden og paa saadan Maade, at det bekvemt kan modtages og behørigt stuves.

§ 15.

Bortfragteren skal sørge for, at Indlastningen fremmes med tilbørlig Hurtighed.

Godset maa ikke lastes paa Dæk, med mindre dette maa anses for aftalt.

§ 16.

Leveres der Gods, som kan medføre Fare for Mennesker, for Skibet eller for andet Gods, skal det tydeligt mærkes som farligt, og Afladeren skal give de Oplysninger, som iøvrigt behøves for at forebygge Skade.

Er saadant Gods indlastet, uden at Bortfragteren med Kendskab til dets Beskaffenhed har samtykket i Indlastningen, eller viser det sig, at Fare opstaar, kan Bortfragteren efter Omstændighederne udlosse, uskadeliggøre eller tilintetgøre Godset uden Pligt til at erstatte Skaden.

§ 17.

Leveres der Gods, som maa behandles med særlig Omhu for ikke at tage Skade, skal dette opgives og tydeligt mærkes paa Godset.

Penge, Værdipapirer og andre Værdigenstande skal udtrykkelig angives som saadanne.

§ 18.

Har leveret Gods foraarsaget Skade, er Afladeren pligtig at svare Erstatning, forsaavidt Fejl eller Forsømmelse kan lægges ham eller nogen, han hefter for, til Last.

Er Skaden foraarsaget af farligt Gods, og er dette indlastet, uden at Bortfragteren med Kendskab til dets Beskaffenhed har samtykket i Indlastningen, er Afladeren pligtig at betale Erstatning, selvom der ikke foreligger Fejl eller Forsømmelse.

Norsk Tekst.

§ 14.

Godset skal leveres i sådan orden og på sådan måde, at det kan mottas bekvemt og stues høvelig.

§ 15.

Bortfrakteren skal sørge for, at innlastningen fremmes med tilbørlig hurtighet.

Godset må ikke lastes på dekk, med mindre dette må anses for avtalt.

§ 16.

Blir der levert gods, som kan medføre fare for mennesker, for skibet eller for annet gods, skal det tydelig merkes som farlig, og avlasteren skal gi de opplysninger, som ellers trenges for å forebygge skade.

Er godset innlastet, uten at bortfrakteren med kjenskap til dets beskaffenhet har samtykket, eller viser det sig at fare opstår, kan bortfrakteren efter omstændighetene utlosse, uskadeliggjøre eller tilintetgjøre godset uten plikt til å erstatte skaden.

§ 17.

Blir der levert gods, som må behandles med særlig omhu for ikke å ta skade, skal dette oppgis og tydelig merkes på godset.

Penger, verdipapirer og andre verdigenstande skal uttrykkelig oppgis som penge- eller verdisendinger.

§ 18.

Har levert gods forårsaket skade, er avlasteren pliktig til å svare erstatning, såfremt feil eller forsømmelse kan legges ham eller noen, han hefter for, til last.

Er skaden forårsaket av farlig gods, og er dette innlastet, uten at bortfrakteren med kjenskap til dets beskaffenhet har samtykket, er avlasteren ansvarlig, selv om der ikke foreligger feil eller forsømmelse.

Finsk text.

14 §.

Godset skall avlämnas i sådan ordning och på sådant sätt, att det kan bekvämligen tagas ombord och behörigen stuvvas.

15 §.

Bortfraktaren skall sörja för, att inlastningen sker med behörig skyndsamhet.

Gods må ej lastas på däck, med mindre sådant må anses avtalat.

16 §.

Avlämnas gods, som kan medföra äventyr för människor, fartyg eller annat gods, skall detta tydligt utmärkas å godset samt avlastaren lämna de upplysningar, som äro erforderliga till förebyggande av skada.

Har sådant gods inlastats utan att bortfraktaren med kännedom om dess beskaffenhet samtyckt till inlastningen, eller har på grund av inlastat gods fara uppstått, äge bortfraktaren efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att ersätta skadan.

17 §.

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

Penningar, värdepapper och andra värdeföremål skola uttryckligen angivas såsom sådana.

18 §.

Orsakas skada av avlämnat gods, vare avlastaren därför ansvarig, såvida fel eller försummelse ligger honom eller någon, för vilken han svarar, till last.

Har skadan orsakats av farligt gods, och har detta inlastats utan att bortfraktaren med kännedom om dess beskaffenhet samtyckt till inlastningen, vare avlastaren ansvarig, ändock att fel eller försummelse ej föreligger.

Svensk text.

14 §.

Godset skall avlämnas i sådan ordning och på sådant sätt, att det kan bekvämligen tagas ombord och behörigen stuvvas.

15 §.

Bortfraktaren skall sörja för att inlastningen sker med behörig skyndsamhet.

Gods må ej lastas på däck, med mindre sådant må anses avtalat.

16 §.

Avlämnas gods, som kan medföra äventyr för människor, fartyg eller annat gods, skall detta tydligt utmärkas å godset samt avlastaren lämna de upplysningar, som äro erforderliga till förebyggande av skada.

Har sådant gods inlastats utan att bortfraktaren med kännedom om dess beskaffenhet samtyckt till inlastningen, eller har på grund av inlastat gods fara uppstått, äge bortfraktaren efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att ersätta skadan.

17 §.

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

Penningar, värdepapper och andra värdeföremål skola uttryckligen angivas såsom sådana.

18 §.

Orsakas skada av avlämnat gods, vare avlastaren därför ansvarig, såvida fel eller försummelse ligger honom eller någon, för vilken han svarar, till last.

Har skadan orsakats av farligt gods, och har detta inlastats utan att bortfraktaren med kännedom om dess beskaffenhet samtyckt till inlastningen, vare avlastaren ansvarig, ändock att fel eller försummelse ej föreligger.

Dansk Tekst.

§ 19.

Afladeren skal overgive Bortfragteren de Dokumenter og give ham de Anvisninger, der er nødvendige for Udførelsen af Rejsen. Undlader han dette, og bliver Skibets Afgang derved forsinket udover Liggetiden, kan Bortfragteren kræve Godtgørelse efter Reglerne for Overliggetid. For Skade ved Ophold udover Overliggetiden, som ikke dækkes ved Godtgørelsen for dette Ophold, kan Bortfragteren desuden kræve Erstatning, medmindre det maa antages, at Undladelsen ikke kan tilregnes Afladeren.

§ 20.

Bortfragteren skal paa Forlangende give Bevis for Modtagelsen af Godset, efterhaanden som det leveres.

§ 21.

Naar Lastningen af Godset er afsluttet, og de nødvendige Dokumenter er overgivet Bortfragteren, kan Afladeren kræve Konnossement udstedt; naar saadant Dokument, som omhandles i § 80, er udstedt, dog kun, hvis dette leveres tilbage.

§ 22.

Gælder Aftalen en fuldstændig Ladning, maa Bortfragteren ikke uden Befragterens Samtykke medtage Handelsvarer for egen eller andres Regning.

Udførelse af Rejsen.

§ 23.

Uden Befragterens Samtykke maa Godset ikke sendes med andet Skib end det, som er nævnt i Aftalen, eller som i Henhold til Aftalen bliver anmeldt af Bortfragteren.

§ 24.

Rejsen skal tiltrædes og udføres med tilbørlig Hurtighed.

Ophold eller Afvigelse fra den sædvanlige Vej kan gøres for at redde Menneskeliv, for at bjerge andet Skib eller Gods, eller af anden rimelig Grund.

Norsk Tekst.

§ 19.

Avlasteren skal overgi bortfrakteren de dokumenter og gi ham de anvisninger, som er nødvendige for utførelsen av reisen. Gjør han ikke det, og blir skibets avgang derved forsinket ut over liggetiden, kan bortfrakteren kreve godtgjørelse efter reglene for overliggetid. For skade ved ophold utover overliggetiden, som ikke dekkes ved godtgjørelsen for dette ophold, kan bortfrakteren dessuten kreve erstatning, medmindre det må antas, at undlatelsen ikke kan tilregnes avlasteren.

§ 20.

Bortfrakteren skal på forlangende gi bevis for mottagelsen av godset, efterhånden som det leveres.

§ 21.

Når lastningen av godset er avsluttet, og de nødvendige dokumenter er overgitt til bortfrakteren, kan avlasteren kreve konnossement utstedt, men hvis mottagelseskonossement er utstedt, bare mot å levere dette tilbake.

§ 22.

Gjelder avtalen en fullstendig ladning, må bortfrakteren ikke ta med gods for egen eller andres regning uten samtykke av befrakteren.

Utførelse av reisen.

§ 23.

Uten befrakterens samtykke må godset ikke sendes med annet skib enn det, som er nevnt i avtalen, eller som i henhold til avtalen blir anmeldt av bortfrakteren.

§ 24.

Reisen skal tiltredes og utføres med tilbørlig hurtighet.

Ophold eller avvikelse fra vanlig vei kan gøres for å redde menneskeliv, for å berge annet skib eller gods, eller av annen rimelig grunn.

Finsk text.

19 §.

Avlastaren skall tillställa bortfraktaren de handlingar och lämna honom de anvisningar, som äro nödvändiga för godsets försändande. Underlåter han detta, och fördröjes till följd därav fartygets avgång utöver liggetiden, njute bortfraktaren ersättning enligt de för överliggetidsersättning gällande bestämmelser. För skada genom uppehåll utöver lastningstiden, som icke täckes genom den enligt nämnda grund för uppehållet utgående ersättningen, äge bortfraktaren erhålla gottgörelse, med mindre det må antagas, att fel eller försumelse ej ligger avlastaren till last.

20 §.

Bortfraktaren skall på begäran meddela bevis om godsets mottagande, allteftersom det avlämnas.

21 §.

När lastningen av godset är avslutad samt bortfraktaren erhållit erforderliga handlingar, äge avlastaren få konnossement utfärdadt, dock, där handling som i 80 § sägs blivit utställd, endast om denna återlämnas.

22 §.

Vid befraktning av helt fartyg må bortfraktaren icke utan befraktarens samtycke medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning.

Om resans utförande.

23 §.

Utan befraktarens samtycke må godset icke försändas med annat fartyg än det, som angivits i avtalet eller i enlighet därmed anmäles.

24 §.

Resan skall anträdas och utföras med tillbörlig skyndsamhet.

Uppehåll eller avvikelse från vanlig väg må göras för att rädda människoliv, för att bärga annat fartyg eller gods, så ock av annan skälig anledning.

Svensk text.

19 §.

Avlastaren skall tillställa bortfraktaren de handlingar och lämna honom de anvisningar, som äro nödvändiga för godsets försändande. Underlåter han detta, och fördröjes till följd därav fartygets avgång utöver liggetiden, njute bortfraktaren ersättning enligt de för överliggetidsersättning gällande bestämmelser. För skada genom uppehåll utöver lastningstiden, som icke täckes genom den enligt nämnda grund för uppehållet utgående ersättningen, äge bortfraktaren erhålla gottgörelse, med mindre det må antagas, att fel eller försumelse ej ligger avlastaren till last.

20 §.

Bortfraktaren skall på begäran meddela bevis om godsets mottagande, allteftersom det avlämnas.

21 §.

När lastningen av godset är avslutad samt bortfraktaren erhållit erforderliga handlingar, äge avlastaren få konnossement utfärdadt; dock, där handling som i 80 § sägs blivit utställd, endast om denna återlämnas.

22 §.

Vid befraktning av helt fartyg må bortfraktaren icke utan befraktarens samtycke medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning.

Om resans utförande.

23 §.

Utan befraktarens samtycke må godset icke försändas med annat fartyg än det, som angivits i avtalet eller i enlighet därmed anmäles.

24 §.

Resan skall anträdas och utföras med tillbörlig skyndsamhet.

Uppehåll eller avvikelse från vanlig väg må göras för att rädda människoliv, för att bärga annat fartyg eller gods, så ock av annan skälig anledning.

Dansk Tekst.

§ 25.

Bliver Skibet opholdt undervejs, fordi Ordre for Bestemmelsessted ikke bliver givet i rette Tid, kan Bortfragteren kræve Godtgørelse og Erstatning efter Reglerne i § 19.

§ 26.

Bortfragteren skal bære Skibsafgifter, Kanalafgifter, Lods- og Bugserpenge, Karantæneudgifter og alle andre Omkostninger, der er forbundet med Befordringen af Godset.

Omsorg for Godset.

§ 27.

Fra Modtagelsen til Afleveringen paa hviler det Bortfragteren at drage Omsorg for Godset og iøvrigt varetage Ejerens Tarv.

§ 28.

Lider Godset Skade, eller gaar det tabt, medens det er i Bortfragterens Vare-tægt, skal han betale Erstatning, medmindre det maa antages, at Skaden eller Tabet hidrører fra:

1. Omstændigheder, der ikke kan tilregnes Bortfragteren eller nogen, han hæfter for.
2. Fejl eller Forsømmelse af Skibsfører, Mandskab, Lods eller andre, der udfører Arbejde i Skibets Tjeneste, i Navigeringen eller den sømandsmæssige Behandling af Skibet.
3. Brand, forsaavidt Bortfragteren ikke selv har Skyld, eller
4. Søulykke, Naturhændelse, Krig, Handling af Statens Fjender, Oprør eller Uroligheder, Beslaglæggelse, Embargo eller andet Tvangsindgreb af offentlige Myndigheder eller andre Magthavere, Arrest eller Tvangsfuldbyrdsesskridt, Karantæne, Strike, Lockout eller anden Standsning eller Hindring i Arbejdet, Udførelse af eller Forsøg paa Redning af Liv eller Bjergning af Gods paa Søen, Mangler ved

Norsk Tekst.

§ 25.

Blir skibet opholdt underveis, fordi ordre for bestemmelsessted ikke blir gitt i rett tid, kan bortfrakteren kreve godtgjørelse og erstatning efter reglene i § 19.

§ 26.

Bortfrakteren skal bære skibsavgifter, kanalavgifter, los- og bugserpenge, karantæneutgifter og alle andre omkostninger, som er forbundet med befordringen av godset.

Omsorg for godset.

§ 27.

Fra mottagelsen til avleveringen paa hviler det bortfrakteren å dra omsorg for godset og vareta eierens tarv.

§ 28.

Blir godset skadet, eller går det tapt, mens det er i bortfrakterens varetekt, skal han betale erstatning, medmindre det må antas, at skaden eller tapet hitrører fra omstendigheter, som ikke kan tilregnes bortfrakteren eller noen han hefter for, eller fra feil eller forsømmelse av skibsfører, mannskap, los eller andre, som utfører arbeide i skibets tjeneste, i navigeringen eller den sjømannsmæssige behandling av skibet, eller fra brand, forsaavidt han selv er uten skyld.

Må det antas, at årsaken har vært sjøulykke, naturhændelse, krig, handling av statens fiender, oprør eller uroligheter, beslag, embargo eller annet tvangsinngrep av offentlige myndigheter eller andre makt-havere, arrest eller andre tvangsforretninger, karantæne, streik, lockout eller annen stans eller hindring i arbeidet, utførelse av eller forsøk på redning av liv eller bergning av gods paa sjøen, mangler ved skibet som ikke kunde opdages ved tilbørlig opmerksomhet, godsets egen beskaaffenhed, feil eller mangler ved godset, utilstrekkelig pakning, utilstrekkelig eller unøi-

Finsk text.

25 §.

Fördröjes fartyget under resan, i följd av att anvisning om bestämmelsehamn icke givits i rätt tid, njute bortfraktaren ersättning enligt stadgandena i 19 §.

26 §.

Bortfraktaren skall vidkännas skeppsumgälder, kanal- och lotsningsavgifter, bogserings- och karantänsutgifter samt alla andra kostnader, som äro förbundna med godsets befordran.

Om vårdnaden av godset.

27 §.

Efter det godset mottagits och till dess det avlämnats skall bortfraktaren hava noggrann vård om godset samt i övrigt iakttaga lastägarrens rätt och bästa.

28 §.

Förkommer, minskas eller skadas godset, medan det är under bortfraktarens vård, vare han därför ansvarig, med mindre det må antagas, att förlusten, minskningen eller skadan orsakats av omständighet, som ej kan tillräknas bortfraktaren eller någon, för vilken han svarar, såsom fel eller försummelse, eller tillkommit genom fel eller försummelse, vartill befälhavaren, någon av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, gjort sig skyldig vid navigeringen eller det nautiska handhavandet av fartyget, eller ock orsakats av brand, utan så är, att fel eller försummelse därvid ligger bortfraktaren själv till last.

Där antagas må, att orsaken till skadan varit sjöolycka, naturhändelse, krig, åtgärd av statens fiender, uppror eller oroligheter, beslag, embargo eller annan åtgärd av offentlig myndighet eller annan maktinnehavare, kvarstad eller annan handräckning, karantän, strejk, lockout eller annat inställande av eller hinder i arbetet, åtgärd för räddning av liv eller bärgning av egendom till sjöss, brist i fartyget, som ej kunnat uppdragas med användande av

Svensk text.

25 §.

Fördröjes fartyget under resan, enär anvisning om bestämmelsehamn icke givits i rätt tid, njute bortfraktaren ersättning enligt stadgandena i 19 §.

26 §.

Bortfraktaren skall vidkännas skeppsumgälder, kanal- och lotsavgifter, bogserings- och karantänsutgifter samt alla andra kostnader, som äro förbundna med godsets befordran.

Om vårdnaden av godset.

27 §.

Efter det godset mottagits och till dess det avlämnats skall bortfraktaren hava noggrann vård om godset samt i övrigt iakttaga lastägarrens rätt och bästa.

28 §.

Förkommer, minskas eller skadas godset, medan det är under bortfraktarens vård, vare han därför ansvarig, med mindre det må antagas, att förlusten, minskningen eller skadan orsakats av omständighet, som ej kan tillräknas bortfraktaren eller någon, för vilken han svarar, såsom fel eller försummelse, eller att förlusten, minskningen eller skadan tillkommit genom fel eller försummelse, vartill befälhavaren, någon av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, gjort sig skyldig vid navigeringen eller det nautiska handhavandet av fartyget, eller ock orsakats av brand, utan så är, att fel eller försummelse därvid ligger bortfraktaren själv till last.

Där antagas må, att orsaken till skadan varit sjöolycka, naturhändelse, krig, åtgärd av statens fiender, uppror eller oroligheter, beslag, embargo eller annan åtgärd av högre hand, kvarstad eller annan handräckning, karantän, strejk, lockout eller annat inställande av eller hinder i arbetet, åtgärd för räddning av liv eller bärgning av egendom till sjöss, brist i fartyget, som ej kunnat uppdragas med användande av

Dansk Tekst.

Skibet, der ikke har kunnet opdages ved tilbørlig Opmærksomhed, Godsets egen Beskaffenhed, Fejl eller Mangler ved Godset, utilstrækkelig Indpakning, utilstrækkelig eller unøjagtig Mærkning eller en Handling eller Undladelse fra Afladerens Side, alt forsaavidt det ikke er oplyst, om Fejl eller Forsømmelse kan lægges Bortfragteren eller nogen, han hæfter for, til Last,

og det, forsaavidt Skaden eller Tabet hidrører fra, at Skibet ikke har været sødygtigt, behørigt udrustet og bemanded, eller at de Rum, i hvilke Godset er lastet, ikke har været i behørig Stand, godtgøres, at dette ikke beror paa Mangel paa tilbørlig Omhu fra Bortfragterens Side ved Rejsens Begyndelse.

Har Afladeren forsætlig givet urigtige Oplysninger af væsentlig Betydning om Godsets Art eller Værdi, er Bortfragteren dog i ethvert Tilfælde ansvarsfri.

§ 29.

Bortfragterens Ansvar efter § 28 er begrænset til et Beløb i Kroner svarende til 1800 : 2480 kg fint Guld for hver Kollo eller anden Enhed af Godset.

Er efter Afladerens Opgivelse højere Værdi samt Godsets Art uden Forbehold optaget i Konnossementet, forhøjes dog Grænsen for Bortfragterens Ansvar til det opgivne Beløb, og dette anses i saa Fald som Godsets Værdi, medmindre Modbevis føres.

§ 30.

Kræver Ejerens Tarv, at der for at bevare Godset træffes særlige Foranstaltninger, som det ikke paahviler Bortfragteren at bekoste, eller at Godset sendes videre, naar Rejsen afbrydes, kan Bortfragteren slutte de fornødne Aftaler for Ejerens Regning. Bliver det nødvendigt at rejse Penge, kan han optage Laan for Ejerens Regning eller sælge af Godset.

Norsk Tekst.

aktig merkning, eller en handling eller undlatelse fra avlasterens side, er bortfrakteren fri for ansvar, medmindre det godtgjøres, at feil eller forsømmelse av ham eller noen han hefter for, har medvirket.

Må skaden eller tapet antas å hitrøre fra, at skibet ikke har været sjödyktig, behørig utrustet og bemannet, eller at de rum, hvori godset er lastet, ikke har vært i behørig stand, gjelder det som ovenfor er bestemt om bortfrakterens ansvarsfrihet, kun forsåvidt han godtgjør, at tilbørlig omsorg er anvendt i disse henseender ved reisen begynnelse.

Har avlasteren forsetlig gitt uriktige opplysninger av vesentlig betydning om godsets art eller verdi, er bortfrakteren i ethvert tilfelle ansvarsfri.

§ 29.

Bortfrakterens ansvar efter § 28 er begrænset til 1800 kroner (i gull) for hver kollo eller annen enhet av godset.

§ 30.

Krever eierens tarv, at der for å bevare godset treffes særlige foranstaltninger, som det ikke påhviler bortfrakteren å bekoste, eller at godset sendes videre, når reisen avbrytes, kan bortfrakteren slutte de fornødne avtaler for eierens regning. Blir det nødvendig å reise penger, kan han ta op lån for eierens regning eller selge av godset.

Finsk text.

behörig uppmärksamhet, godsets egen beskaffenhet, fel hos godset, bristfällig förpackning eller märkning eller åtgärd eller underlåtenhet å avlastarens sida, vare bortfraktaren fri från ansvar, med mindre det framgår, att därvid medverkat fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon, för vilken han svarar.

Må skadan antagas hava uppkommit därigenom, att fartyget icke varit i sjövärdigt skick eller behörigen bemannat eller utrustat eller att de rum, i vilka godset lastas, icke varit i tillbörligt skick, gälle dock vad om bortfraktarens frihet från ansvar ovan är sagt endast försåvitt han visar, att vid resans början behörig omsorg blivit använd för fartygets färdigställande i nu nämnda hänseenden.

Har avlastaren lämnat veterligen oriktig uppgift rörande godsets art eller värde, och var uppgiften av väsentlig betydelse, vare bortfraktaren fri från honom enligt ovan givna bestämmelser åliggande ansvar.

29 §.

Bortfraktarens ansvar jämlikt 28 § vare för kulli eller annan enhet av godset begränsat till 20 000 mark (i guld).

Har i enlighet med avlastarens uppgift högre värde å godset, jämte dettas art, utan förbehåll upptagits i konnossement, gälle dock det sålunda angivna värdet såsom gräns för bortfraktarens ansvar. Detta belopp skall i sådant fall anses såsom godsets värde, till dess annat visas.

30 §.

Erfordras för godsets bevarande särskild åtgärd, som det ej åligger bortfraktaren att bekosta, eller bör, ändock att den avtalade resan avbrytes, godset fortskaffas till bestämmelseorten, må bortfraktaren för lastägarens räkning ingå därför erforderliga förbindelser. Uppstår behov av penningar för ändamål, som nu är sagt, må bortfraktaren anskaffa nödiga medel genom lån eller genom att sälja av godset.

Svensk text.

behörig uppmärksamhet, godsets egen beskaffenhet, fel hos godset, bristfällig förpackning eller märkning eller åtgärd eller underlåtenhet å avlastarens sida, vare bortfraktaren fri från ansvar, med mindre det framgår, att därvid medverkat fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon, för vilken han svarar.

Må skadan antagas hava uppkommit därigenom, att fartyget icke varit i sjövärdigt skick eller behörigen bemannat eller utrustat eller att de rum, i vilka godset lastas, icke varit i tillbörligt skick, gälle dock vad om bortfraktarens frihet från ansvar ovan är sagt endast försåvitt han visar, att vid resans början behörig omsorg blivit använd för fartygets färdigställande i nu nämnda hänseenden.

Har avlastaren lämnat veterligen oriktig uppgift rörande godsets art eller värde, och var uppgiften av väsentlig betydelse, vare bortfraktaren fri från honom enligt ovan givna bestämmelser åliggande ansvar.

29 §.

Bortfraktarens ansvar jämlikt 28 § vare för kulli eller annan enhet av godset begränsat till 1800 kronor (i guld).

Har i enlighet med avlastarens uppgift högre värde å godset, jämte dettas art, utan förbehåll upptagits i konnossement, gälle dock det sålunda angivna värdet såsom gräns för bortfraktarens ansvar. Detta belopp skall i sådant fall anses såsom godsets värde, till dess annat visas.

30 §.

Erfordras för godsets bevarande särskild åtgärd, som det ej åligger bortfraktaren att bekosta, eller bör, ändock att den avtalade resan avbrytes, godset fortskaffas till bestämmelseorten, må bortfraktaren för lastägarens räkning ingå därför erforderliga förbindelser. Uppstår behov av penningar för ändamål, som nu är sagt, må bortfraktaren anskaffa nödiga medel genom lån eller genom att sälja av godset.

Dansk Tekst.

Kan Godset ikke opbevares uden Fare for at blive ødelagt, eller vil Omkostningerne ved at opbevare Godset eller ved at føre det videre blive uforholdsmæssig store, kan Bortfragteren sælge det.

For de Forpligtelser, som Bortfragteren indgaar for Ejerens Regning, hefter denne kun med Godset.

§ 31.

Før Bortfragteren træffer Foranstaltninger for Ejerens Regning, bør han såvidt muligt indhente Forholdsordre. Uden Ordre bør han ikke sælge af Godset, før han har indhentet Udtalelse fra sagkyndig Side.

Salg af Godset skal foregaa ved offentlig Auktion eller paa anden betryggende Maade.

§ 32.

Har Bortfragteren sluttet en Aftale for Ejerens Regning uden at have Ret dertil efter § 30, er Aftalen dog bindende for Ejeren, naar den, med hvem Aftalen er sluttet, maa antages at have været i god Tro.

Losning og Udlevering af Godset.

§ 33.

Med Hensyn til Losseplads og Lossetid faar Bestemmelserne i §§ 1—10 tilsvarende Anvendelse.

§ 34.

Ved Losningen skal Bortfragteren aflevere Godset og Modtageren tage imod det ved Skibets Side, naar andet ikke maa anses for aftalt.

Bestemmelsen i § 13, 2. Stk., faar tilsvarende Anvendelse.

Norsk Tekst.

Kan godset ikke opbevares uten fare for å bli ødelagt, eller vil omkostningene ved å opbevare godset eller ved å føre det videre bli uforholdsmæssig store, kan bortfrakteren selge det.

For de forpliktelser, som bortfrakteren inngår for eierens regning, hefter denne bare med godset.

§ 31.

Før bortfrakteren treffer nogen foranstaltning for eierens regning, bør han såvidt mulig innhente forholdsordre. Uten ordre bør han ikke selge av godset, før han har innhentet sakkyndig uttalelse.

Salg av godset skal foregå ved offentlig auksjon eller på annen betryggende måte.

§ 32.

Har bortfrakteren sluttet en avtale for eierens regning uten å ha rett til det etter § 30, er avtalen dog bindende for eieren, når den som avtalen er sluttet med, må antas å ha vært i god tro.

Lossning og utlevering av godset.

§ 33.

Med hensyn til losseplass og lossetid får bestemmelsene i §§ 1—10 tilsvarende anvendelse.

§ 34.

Ved lossningen skal bortfrakteren avlevere godset og mottageren ta imot det ved skibets side, når ikke annet må anses for avtalt.

Bestemmelsen i § 13, annet ledd, får tilsvarende anvendelse.

Finsk text.

Kan icke godset förvaras utan fara för väsentlig försämring, eller skulle, där resan avbrytes, kostnaden för godsets förvarande eller fortskaffande till bestämmelseorten bliva alltför hög, må bortfraktaren försälja godset.

För de förbindelser, bortfraktaren sålunda ingår för lastägaren, häfte denne allenast med godset.

31 §.

Innan bortfraktaren ingår förbindelse eller vidtager annan åtgärd för lastägarens räkning, bör han, såvitt ske kan, därom inhämta föreskrift. Rörande försäljning av gods bör han, där föreskrift ej föreligger, inhämta utlåtande av besiktningsmän.

Försäljning av gods skall äga rum på offentlig auktion eller på annat betryggande sätt.

32 §.

Har bortfraktaren ingått förbindelse eller vidtagit annan åtgärd, varom i 30 § förmäles, ändock att han därtill ej varit berättigad, vare avtalet likväl bindande för lastägaren, därest den, med vilken avtalet ingicks, må antagas hava varit i god tro.

Om godsets lossning och utlämnande.

33 §.

I fråga om lossningsplats och lossningstid äga bestämmelserna i 1—10 §§ motsvarande tillämpning.

34 §.

Vid lossningen skall bortfraktaren utlämna och mottagaren taga emot godset vid fartygets sida, där ej annat må anses avtalat.

Vad i 13 § andra stycket sägs skall äga motsvarande tillämpning vid lossningen.

Svensk text.

Kan icke godset förvaras utan fara för väsentlig försämring, eller skulle, där resan avbrytes, kostnaden för godsets förvarande eller fortskaffande till bestämmelseorten bliva alltför hög, må bortfraktaren försälja godset.

För de förbindelser, bortfraktaren sålunda ingår för lastägaren, häfte denne allenast med godset.

31 §.

Innan bortfraktaren ingår förbindelse eller vidtager annan åtgärd för lastägarens räkning, bör han, såvitt ske kan, därom inhämta föreskrift. Rörande försäljning av gods bör han, där föreskrift ej föreligger, inhämta utlåtande av besiktningsmän.

Försäljning av gods skall äga rum på offentlig auktion eller på annat betryggande sätt.

32 §.

Har bortfraktaren ingått förbindelse eller vidtagit annan åtgärd, varom i 30 § förmäles, ändock att han därtill ej varit berättigad, vare avtalet likväl bindande för lastägaren, därest den, med vilken avtalet ingicks, må antagas hava varit i god tro.

Om godsets lossning och utlämnande.

33 §.

I fråga om lossningsplats och lossningstid äga bestämmelserna i 1—10 §§ motsvarande tillämpning.

34 §.

Vid lossningen skall bortfraktaren utlämna och mottagaren taga emot godset vid fartygets sida, där ej annat må anses avtalat.

Vad i 13 § andra stycket sägs skall äga motsvarande tillämpning vid lossningen.

Dansk Tekst.

§ 35.

Bortfragteren skal fremme Udlossningen med tilbørlig Hurtighed og aflevere Godset paa saadan Maade, at det kan modtages saa bekvemt, som Forholdene tillader.

§ 36.

Ved Stykgodsbefordring skal Bortfragteren, hvis andet ikke maa anses for aftalt, give Modtageren Melding om, naar Godset vil blive losset eller kan hentes.

Kan Melding ikke gives til Modtageren, træder offentlig Bekendtgørelse i Stedet.

§ 37.

Før Godset modtages, har den, der kan kræve det udleveret, Ret til at lade det undersøge.

Er ikke skriftlig Meddelelse om Skade paa eller Tab af Gods og om Skadens eller Tabets almindelige Karakter givet Bortfragteren senest ved Godsets Modtagelse, eller, saafremt Skaden eller Tabet ikke er aabenbar, senest tre Dage efter, skal Modtagelsen anses som Bevis for, at Godset er behørig afleveret, saafremt Modbevis ikke føres.

Lige med skriftlig Meddelelse regnes det, at Modtageren under en Besigtigelse, der er foretaget i begge Parters Nærværelse ved Modtagelsen af Godset, har gjort opmærksom paa Skaden eller Tabet.

§ 38.

Ved at modtage Godset bliver Modtageren pligtig at betale Fragt og andre Krav, som Bortfragteren har ifølge Konnossement eller Fragtbrev.

§ 39.

Bortfragteren er ikke pligtig at udlevere Godset, før Modtageren har betalt

Norsk Tekst.

§ 35.

Bortfrakteren skal fremme utlossningen med tilbørlig hurtighet og avlevere godset på sådan måte, at det kan mottas så bekvemt, som forholdene tillater.

§ 36.

Ved stykkgodsbefordring skal bortfrakteren, hvis ikke annet må anses for avtalt, gi mottageren melding om, når godset vil bli losset eller kan hentes.

Kan melding ikke gis til mottageren, trer offentlig kunngjørelse i steden.

§ 37.

Før godset mottas, har den, som kan kreve det utlevert, rett til å la det undersøke.

Er ikke skriftlig meddelelse om skade på eller tap av gods og om skadens eller tapets almindelige beskaffenhet gitt bortfrakteren senest ved mottagelsen, eller hvis skaden eller tapet ikke var åpenbar, senest tre dager efter, skal mottagelsen ansees som bevis for, at godset er behørig avlevert, såfremt motbevis ikke føres.

Like med skriftlig meddelelse regnes det, at mottageren har gjort opmerksom på skaden eller tapet under en besiktigelse, som ved mottagelsen er foretatt i begge parters nærvær.

§ 38.

Ved å ta imot godset blir mottageren forpligtet til å betale frakt og andre krav, som bortfrakteren har ifølge konnossement eller fragtbrev.

§ 39.

Bortfrakteren er ikke pliktig til å utlevere godset, før mottageren har betalt

Finsk text.

35 §.

Bortfraktaren skall sörja för, att lossningen utföres med behörig skyndsamhet och att godset utlämnas på sådant sätt, att det kan tages emot så bekvämt, som förhållandena medgiva.

36 §.

Vid styckegebefordran skall bortfraktaren, där ej annat må anses avtalat, underrätta mottagaren, när godset skall lossas eller kan avhämtas.

Är mottagaren icke känd eller icke att träffa, skall underrättelse meddelas genom kungörelse i tidning på orten eller offentliggörande på annat lämpligt sätt.

37 §.

Innan godset mottages, äge den, som är behörig mottaga detsamma, låta undersöka godset till utrönande av dess tillstånd.

Har icke skriftlig underrättelse om minskning eller skada jämte den allmänna beskaffenheten därav tillställts bortfraktaren senast vid godsets mottagande eller, om minskningen eller skadan icke är uppenbar, senast tre dagar efter mottagandet, skall, till dess annat ådagalägges, godset anses behörigen avlämnat.

Underrättelse skall anses vederbörligen lämnad, därest mottagaren framställt anmärkning rörande minskningen eller skadan vid undersökning, som företagits i båda parternas närvaro.

38 §.

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

39 §.

Bortfraktaren vare ej pliktig att utlämna godset, innan mottagaren guldit de

Svensk text.

35 §.

Bortfraktaren skall sörja för att lossningen utföres med behörig skyndsamhet och att godset utlämnas på sådant sätt, att det kan tagas emot så bekvämt, som förhållandena medgiva.

36 §.

Vid styckegebefordran skall bortfraktaren, där ej annat må anses avtalat, underrätta mottagaren, när godset skall lossas eller kan avhämtas.

Är mottagaren icke känd eller icke att träffa, skall underrättelse meddelas genom kungörelse i tidning på orten eller offentliggörande på annat lämpligt sätt.

37 §.

Innan godset mottages, äge den, som är behörig mottaga detsamma, låta undersöka godset till utrönande av dess tillstånd.

Har icke skriftlig underrättelse om minskning eller skada jämte den allmänna beskaffenheten därav tillställts bortfraktaren senast vid godsets mottagande eller, om minskningen eller skadan icke är uppenbar, senast tre dagar efter mottagandet, skall, till dess annat ådagalägges, godset anses behörigen avlämnat.

Underrättelse skall anses vederbörligen lämnad, därest mottagaren framställt anmärkning rörande minskningen eller skadan vid undersökning, som företagits i båda parternas närvaro.

38 §.

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

39 §.

Bortfraktaren vare ej pliktig att utlämna godset, innan mottagaren guldit de

Dansk Tekst.

eller deponeret, hvad Bortfragteren kan kræve efter § 38, samt andre Beløb, som Godset hefter for. For Havaribidrag, der endnu ikke er fastsat, kan der dog kun forlanges Sikkerhed. Deponerede Beløb kan Bortfragteren hæve, naar Godset er udleveret.

§ 40.

Er Godset forlangt udleveret, men undlader Modtageren at opfylde sine Forpligtelser efter § 38, eller forhæler han Lossningen, saa den ikke kan fuldføres i rette Tid, kan Bortfragteren losse Godset og oplægge det under sikker Forvaring for Modtagerens Regning. Om Oplægningen skal han underrette Modtageren.

Melder Modtageren sig ikke saa tidligt, at Lossningen kan fuldføres i rette Tid, skal Bortfragteren losse og oplægge Godset og underrette Aflader og Befragter herom.

Bliver Godset ikke afhentet efter Meddelelse i Henhold til § 36, faar Bestemmelserne om Oplægning tilsvarende Anvendelse.

§ 41.

Bliver Skibet opholdt udover Lossetiden, og skyldes dette ikke Bortfragterens Forhold, kan han kræve Godtgørelse efter Reglerne for Overliggetid. For Skade, der ikke dækkes ved denne Godtgørelse, kan han desuden kræve Erstatning, medmindre det maa antages, at Opholdet ikke kan tilregnes Modtageren.

§ 42.

Af oplagt Gods kan Bortfragteren ved offentlig Auktion eller paa anden betryggende Maade sælge saa meget, at de Krav, for hvilke han har Sjøpanteret i Godset, bliver dækket.

Bliver Bortfragterens Krav ifølge Fragtaftalen ikke dækket ved Salget, er Befragteren ansvarlig for Resten.

Norsk Tekst.

eller deponert, hvad bortfrakteren kan kreve efter § 38, og andre beløb, som godset hefter for. For havaribidrag, som ikke er fastsatt, kan dog kun kreves sikkerhet. Deponerte beløb kan bortfrakteren heve, når godset er utlevert.

§ 40.

Har mottageren forlangt godset utlevert, men undlater han å opfylle sine forpliktelser efter § 39, eller forhæler han lossningen, så den ikke kan fullføres i rett tid, kan bortfrakteren losse godset og legge det op under sikker forvaring for mottagerens regning. Om oplegningen skal han underrette mottageren.

Melder mottageren sig ikke så tidlig, at lossningen kan fullføres i rett tid, skal bortfrakteren losse og legge op godset og underrette avlaster og befrakter.

Blir godset ikke hentet efter melding i henhold til § 36, får bestemmelsene om oplegning tilsvarende anvendelse.

§ 41.

Blir skibet opholdt utover lossetiden, og skyldes dette ikke bortfrakterens forhold, kan han kreve godtgjørelse efter reglene for overliggetid. For skade, som ikke dekkes ved denne godtgjørelse, kan han desuten kreve erstatning, medmindre det må antas, at opholdet ikke kan tilregnes mottageren.

§ 42.

Av oplagt gods kan bortfrakteren gjennom offentlig auksjon eller på annen betryggende måte selge så meget, at de krav, for hvilke han har sjøpanterett i godset, blir dekket.

Blir bortfrakterens krav ifølge fraktaftalen ikke dekket ved salget, er befrakteren ansvarlig for resten.

Finsk text.

i 38 § omförmälda fordringar, ävensom i övrigt de fordringar, för vilka godset må häfta, eller ock på betryggande sätt ned-satt fordringsbeloppet att av bortfraktaren lyftas efter godsets avlämnande.

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

40 §.

Har mottagare begärt godsets utlämnande, men underlåter han att fullgöra vad enligt 39 § åligger honom för godsets utfående, eller uppehåller han eljest fartyget för lossningen, så att den ej kan äga rum i rätt tid, äge bortfraktaren lossa godset och för mottagarens räkning upplägga det under säker vård. Om uppläggandet skall mottagaren underrättas.

Anmäler sig icke någon mottagare så tidigt, att lossningen kan hinna avslutas i rätt tid, skall bortfraktaren lossa och upplägga godset samt underrätta avlastare och befraktare.

Varder i fall, som i 36 § sägs, gods ej avhämtat i rätt tid, äga bestämmelserna om uppläggning motsvarande tillämpning.

41 §.

Varder fartyget för godsets lossning eller uppläggning uppehållet utöver lossningstiden och beror sådant icke av bortfraktaren, vare denne berättigad att därför utfå gottgörelse, varvid bestämmelserna i 19 § skola äga motsvarande tillämpning.

42 §.

Varder gods upplagt, äge bortfraktaren låta genom offentlig auktion eller på annat betryggande sätt sälja så mycket av godset, att, utom tull och övriga omkostnader, de fordringar, för vilka godset häftar, därmed täckas.

Förslår icke godset till gäldande av bortfraktarens fordringar, vare befraktaren ansvarig för bristen.

Svensk text.

i 38 § omförmälda fordringar ävensom i övrigt de fordringar, för vilka godset må häfta, eller ock på betryggande sätt ned-satt fordringsbeloppet att av bortfraktaren lyftas efter godsets avlämnande.

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

40 §.

Har mottagare begärt godsets utlämnande, men underlåter han att fullgöra vad enligt 39 § åligger honom för godsets utfående, eller uppehåller han eljest fartyget för lossningen, så att den ej kan äga rum i rätt tid, äge bortfraktaren lossa godset och för mottagarens räkning upplägga det under säker vård. Om uppläggandet skall mottagaren underrättas.

Anmäler sig icke någon mottagare så tidigt, att lossningen kan hinna avslutas i rätt tid, skall bortfraktaren lossa och upplägga godset samt underrätta avlastare och befraktare.

Varder i fall, som i 36 § sägs, gods ej avhämtat i rätt tid, äga bestämmelserna om uppläggning motsvarande tillämpning.

41 §.

Varder fartyget för godsets lossning eller uppläggning uppehållet utöver lossningstiden och beror sådant icke av bortfraktaren, vare denne berättigad att därför utfå gottgörelse, därvid bestämmelserna i 19 § skola äga motsvarande tillämpning.

42 §.

Varder gods upplagt, äge bortfraktaren låta genom offentlig auktion eller på annat betryggande sätt sälja så mycket av godset, att, utom tull och övriga omkostnader, de fordringar, för vilka godset häftar, därmed täckas.

Förslår icke godset till gäldande av bortfraktarens fordringar, vare befraktaren ansvarig för bristen.

Dansk Tekst.

§ 43.

Har Bortfragteren udleveret Godset, kan han ikke af Befragteren kræve noget Beløb, som Modtageren skulde have betalt, og som kunde være dækket ved Salg af Godset.

Frugt.

§ 44.

Er der ikke truffet Aftale om Fragtenes Størrelse, kan Bortfragteren kræve den Fragt, som var gangbar paa Lastestedet, da han modtog Godset.

§ 45.

For Gods, som ikke findes i Behold ved Rejsens Slutning, betales ikke Fragt, medmindre det er tabt paa Grund af dets egen Beskaffenhed eller Mangler ved Indpakningen.

Er Fragt betalt forud for Gods, for hvilket Fragt efter Reglen i 1. Stk. ikke skal betales, kan Beløbet kræves tilbage, hvis ikke andet maa anses for aftalt.

Forsinkelse paa Bortfragterens Side.

§ 46.

Bliver Opfyldelsen af Bortfragterens Forpligtelser væsentlig forsinket, kan Befragteren hæve Aftalen. Skal Skibet være lasteklart inden en bestemt Tid, anses enhver Overskridelse for væsentlig.

Giver Bortfragteren Meddelelse til Befragteren, hvoraf det fremgaar, at Forsinkelse er indtraadt eller med Sikkerhed kan forudses, maa Befragteren, hvis han vil hæve Aftalen, gøre det uden ugrundet Ophold.

Indlastet Gods kan Befragteren ikke kræve udlosset, hvis det vil medføre væsentlig Ulempe for andre Befragtere.

§ 47.

Er en Del af Rejsen udført, naar Befragteren hæver Aftalen, har Bortfragteren Krav paa Afstandsfragt for det Gods, som er i Behold.

Norsk Tekst.

§ 43.

Har bortfrakteren utlevert godset, kan han ikke av befrakteren kreve noget beløp, som mottageren skulde ha betalt, og som kunde være dekket ved salg av godset.

Frakt.

§ 44.

Er der ikke truffet avtale om fraktens størrelse, kan bortfrakteren kreve den frakt, som var gangbar på laststedet, da han tok imot godset.

§ 45.

For gods, som ikke er i behold ved rejsens slutning, betales ikke frakt, medmindre det er tapt på grunn av sin egen beskaffenhed eller mangler ved pakningen.

Er frakt betalt forut for gods, for hvilket frakt efter første ledd ikke skal betales, kan beløpet kreves tilbake, hvis ikke annet må anses for avtalt.

Forsinkelse på bortfrakterens side.

§ 46.

Blir opfyllelsen av bortfrakterens forpliktelse vesentlig forsinket, kan befrakteren heve avtalen. Skal skibet være lasteklart innen en bestemt tid, anses enhver overskridelse for vesentlig.

Gir bortfrakteren melding til befrakteren om, at forsinkelse er inntrått eller med sikkerhet kan forutses, må befrakteren, hvis han vil heve avtalen, gjøre det uten ugrunnet ophold.

Innlastet gods kan befrakteren ikke kreve utlosset, hvis det vil medføre vesentlig ulempe for andre befraktere.

§ 47.

Er en del av reisen utført, når befrakteren hever avtalen, har bortfrakteren krav på avstandsfrakt for det gods, som er i behold.

Finsk text.

43 §.

Utlämnas gods till mottagarens förfogande, äge bortfraktaren ej vidare talan mot befraktaren för fordran, som bort av mottagaren gäldas och kunnat utgå av godset.

Om frakten.

44 §.

Är ej avtal träffat om fraktens belopp, erlægges den frakt, som var gångbar å lastningsorten, då bortfraktaren mottog godset.

45 §.

För gods, som icke finnes i behåll vid resans slut, utgår icke frakt, såvida icke godset gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet eller på grund av bristfällig förpackning.

Är frakt på förhand betald för gods, för vilket befraktaren, efter ty nu är sagt, icke är pliktig att gälda frakt, skall beloppet återbäras, där ej annat må anses avtalat.

Om dröjsmål å bortfraktarens sida.

46 §.

Föreligger å bortfraktarens sida väsentligt dröjsmål med avseende å avtalets fullgörande, äge befraktaren häva avtalet. Skall fartyget å bestämd tid vara färdigt att intaga last, anses varje dröjsmål såsom väsentligt.

Lämnar bortfraktaren meddelande till befraktaren, utvisande att dröjsmål föreligger eller kan med visshet förutses, give denne, där han vill häva avtalet, meddelande därom utan oskäligt uppehåll.

Inlastat gods äge befraktaren ej få utlossat, där detta kan medföra väsentlig olägenhet för annan befraktare.

47 §.

Varder avtalet av befraktaren hävt efter det en del av resan utförts, vare bortfraktaren berättigad till avståndsfrakt för gods, som finnes i behåll.

Svensk text.

43 §.

Utlämnas gods till mottagarens förfogande, äge bortfraktaren ej vidare talan mot befraktaren för fordran, som bort av mottagaren gäldas och kunnat utgå av godset.

Om frakten.

44 §.

Är ej avtal träffat om fraktens belopp, erlægges den frakt, som var gångbar å lastningsorten, då bortfraktaren mottog godset.

45 §.

För gods, som icke finnes i behåll vid resans slut, utgår icke frakt, såvida icke godset gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet eller på grund av bristfällig förpackning.

Är frakt på förhand betald för gods, för vilket befraktaren, efter ty nu är sagt, icke är pliktig att gälda frakt, skall beloppet återbäras, där ej annat må anses avtalat.

Om dröjsmål å bortfraktarens sida.

46 §.

Föreligger å bortfraktarens sida väsentligt dröjsmål med avseende å avtalets fullgörande, äge befraktaren häva avtalet. Skall fartyget å bestämd tid vara färdigt att intaga last, anses varje dröjsmål såsom väsentligt.

Lämnar bortfraktaren meddelande till befraktaren, utvisande att dröjsmål föreligger eller kan med visshet förutses, give denne, där han vill häva avtalet, meddelande därom utan oskäligt uppehåll.

Inlastat gods äge befraktaren ej få utlossat, där detta kan medföra väsentlig olägenhet för annan befraktare.

47 §.

Varder avtalet av befraktaren hävt efter det en del av resan utförts, vare bortfraktaren berättigad till avståndsfrakt för gods, som finnes i behåll.

Dansk Tekst.

Afstandsfragten udgør det Beløb, der maatte blive tilbage af Fragten efter Fradrag af de Omkostninger, som med Rimelighed kan paaregnes at medgaa, hvis Godset skal føres helt frem.

§ 48.

Ophører Aftalen at gælde, fordi Skibet gaar tabt, efter at en Del af Rejsen er udført, kan Bortfragteren kræve Afstandsfragt.

§ 49.

For Skade som Følge af Forsinkelse paa Bortfragterens Side eller Tab af Skibet, er Bortfragteren ansvarlig, medmindre det oplyses, at Forsinkelsen eller Tabet ikke kan tilregnes ham eller nogen, han hefter for.

Er Forsinkelsen eller Tabet af Skibet indtruffet i Tiden fra Modtagelsen til Afleveringen af Godset, faar dog Bestemmelserne i §§ 28 og 29 tilsvarende Anvendelse.

Ikke-Levering og Tilbagelevering af Gods.

§ 50.

Leverer Befragteren intet Gods inden Udløbet af Lastetiden, anses han at have hævet Aftalen, og Bortfragteren kan kræve Erstatning for det Tab, han derved lider.

Ved Beregning af Erstatningen skal der tages Hensyn til, om Bortfragteren uden rimelig Grund har undladt at tage andet Gods i Stedet.

§ 51.

Leverer Befragteren en Del af Godset, kan Bortfragteren kræve Erstatning for det Tab, han lider ved, at ikke alt Gods leveres.

Norsk Tekst.

Avstandsfrakten utgjør det beløb, som maatte bli tilbake av frakten etter fradrag av de omkostninger, som med rimelighet kan påregnes å gå med, hvis godset skal føres helt frem.

§ 48.

Ophører fraktavtalen å gjelde, fordi skibet går tapt, etterat en del av reisen er utført, kan bortfrakteren kreve avstandsfrakt.

§ 49.

For skade som følge av forsinkelse på bortfrakterens side eller tap av skibet, er bortfrakteren ansvarlig, medmindre det oplyses, at forsinkelsen eller tapet ikke kan tilregnes ham eller noen han hefter for.

Er forsinkelsen eller tapet av skibet inntruffet i tiden fra mottagelsen til avleveringen av godset, får dog bestemmelsene i §§ 28 og 29 tilsvarende anvendelse

Ikke-levering og tilbaketagelse av gods.

§ 50.

Leverer befrakteren ikke noget gods innen utløpet av lastetiden, anses han for å ha hevet avtalen, og bortfrakteren kan kreve erstatning for det tap han derved lider.

Ved fastsettelse av erstatningen tas hensyn til, om bortfrakteren uten rimelig grunn har latt være å ta annet gods i steden.

§ 51.

Leverer befrakteren en del av godset, kan bortfrakteren kreve erstatning for det tap han lider ved, at ikke alt gods blir levert.

Finsk text.

Avståndsfrakten utgöres av den del av den avtalade frakten, som återstår efter avdrag av de omkostnader, som skäligen kunna beräknas åtgå för godsets vidare fortskaffande till bestämmelseorten.

48 §.

Upphör på grund av fartygets undergång avtalet att gälla efter det en del av resan utförts, äge bortfraktaren erhålla avståndsfrakt enligt vad i 47 § är sagt.

49 §.

För skada, som uppkommer genom dröjsmål med avtalets fullgörande, vare bortfraktaren ansvarig, med mindre det visas, att dröjsmålet icke kan tillräknas bortfraktaren eller någon, för vilken han svarar, såsom fel eller försummelse.

Har dröjsmålet inträffat under tiden från det godset mottagits till dess det avlämnats, skall dock vad i 28 och 29 §§ är stadgat äga motsvarande tillämpning.

Om underlåtet avlämnande av gods och godsets återtagande.

50 §.

Är vid lastningstidens utgång icke något gods avlämnat, anses befraktaren hava frånträtt avtalet, och njute bortfraktaren ersättning för fraktförlust samt gottgörelse för utgifter, som vållas genom att godset ej avlämnas, i den mån dessa utgifter ej varda genom nämnda ersättning gottgjorda.

Vid beräkning av fraktförlusten skall tagas i betraktande, förutom besparing och utgift, som uppkommit för bortfraktaren, jämväl frakt för gods, som bortfraktaren tagit eller utan skäligen anledning underlåtit att taga i stället.

51 §.

Avlämnas icke gods till den i avtalet bestämda myckenhet, njute bortfraktaren ersättning jämlikt 50 § för fraktförlust och utgift, som honom därigenom tillskyndas.

Svensk text.

Avståndsfrakten utgöres av den del av den avtalade frakten, som återstår efter avdrag av de omkostnader, som skäligen kunna beräknas åtgå för godsets vidare fortskaffande till bestämmelseorten.

48 §.

Upphör på grund av fartygets undergång avtalet att gälla efter det en del av resan utförts, äge bortfraktaren erhålla avståndsfrakt enligt vad i 47 § är sagt.

49 §.

För skada, som uppkommer genom dröjsmål med avtalets fullgörande, vare bortfraktaren ansvarig, med mindre det visas, att dröjsmålet icke kan tillräknas bortfraktaren eller någon, för vilken han svarar, såsom fel eller försummelse.

Har dröjsmålet inträffat under tiden från det godset mottagits till dess det avlämnats, skall dock vad i 28 och 29 §§ är stadgat äga motsvarande tillämpning.

Om underlåtet avlämnande av gods och godsets återtagande.

50 §.

Är vid lastningstidens utgång icke något gods avlämnat, anses befraktaren hava frånträtt avtalet, och njute bortfraktaren ersättning för fraktförlust samt gottgörelse för utgifter, som vållas genom att godset ej avlämnas, i vad dessa utgifter ej varda genom nämnda ersättning gottgjorda.

Vid beräkning av fraktförlusten skall tagas i betraktande, förutom besparing och utgift som uppkommit för bortfraktaren, jämväl frakt för gods, som bortfraktaren tagit eller utan skäligen anledning underlåtit att taga i stället.

51 §.

Avlämnas icke gods till den i avtalet bestämda myckenhet, njute bortfraktaren ersättning jämlikt 50 § för fraktförlust och utgift, som honom därigenom tillskyndas.

Dansk Tekst.

Hvis Befragteren ikke efter Paakrav betaler Erstatningen eller stiller Sikkerhed for den inden Udløbet af Lastetiden, kan Bortfragteren hæve Aftalen og kræve Erstatning for det Tab, han lider ved, at Aftalen hæves.

§ 52.

Befragteren kan paa Lastestedet eller i en Mellemhavn, som Skibet anløber, kræve Gods tilbage, naar Udleveringen ikke vil medføre væsentlig Ulempe for Bortfragteren eller Skade for andre Befragtere.

Bliver Gods leveret tilbage paa Lastestedet, kan Bortfragteren kræve Erstatning for det Tab, han derved lider. Bliver Gods leveret tilbage i en Mellemhavn, kan Bortfragteren kræve fuld Fragt og Erstatning for forøgede Udgifter og andet Tab.

Gensidig Hævningsret.

§ 53.

Viser det sig, efter at Aftalen er indgaaet, at Skibet ved at udføre Rejsen vil blive udsat for Opbringelse, at Skib eller Gods vil blive udsat for Krigsskade, eller at Faren herfor er blevet væsentlig forøget, kan saavel Befragteren som Bortfragteren hæve Aftalen uden Erstatning, naar det sker uden ugrundet Ophold. Det samme gælder, hvis det viser sig, at Skibets Rejse eller Forsendelsen af Godset hindres ved Udførsels- eller Indførselsforbud, Embargo, Blokade eller anden Foranstaltning af offentlig Myndighed.

Kan Faren eller Hindringen afværges ved, at en Del af Godset bliver tilbage, kan Aftalen kun hæves for denne Del. Bortfragteren kan dog hæve Aftalen helt, hvis Befragteren ikke paa Forlangende betaler Erstatning for det Tab, Bortfragteren lider ved, at en Del af Godset bliver tilbage, eller stiller Sikkerhed for Erstatningen.

Norsk Tekst.

Blir ikke efter påkrav erstatningen betalt eller sikkerhet stillet innen utløpet av lastetiden, kan bortfrakteren heve avtalen og kreve erstatning for det tap han lider ved, at avtalen heves.

§ 52.

Befrakteren kan på lastestedet eller i en mellomhavn, som skibet anløper, kreve levert gods tilbake, når utleveringen ikke vil medføre vesentlig ulempe for bortfrakteren eller skade for andre befraktere.

Blir gods levert tilbake på lastestedet, kan bortfrakteren kreve erstatning for det tap han derved lider. Blir gods levert tilbake i mellomhavn, kan bortfrakteren kreve full frakt og erstatning for økede utgifter og annet tap.

Gjensidig hevningsrett.

§ 53.

Viser det sig, efterat avtalen er sluttet, at skibet ved å utføre reisen vil bli utsatt for opbringelse, eller at skib eller gods vil bli utsatt for krigsskade, eller at en sådan fare er blitt vesentlig øket, kan saavel befrakter som bortfrakter heve avtalen uten erstatning, når det gjøres uten ugrunnet ophold. Det samme gjelder, hvis det viser sig, at skibets reise eller forsendelsen av godset blir hindret ved utførsels- eller innførselsforbud, embargo, blokade eller annen forføining av offentlig myndighet.

Kan faren eller hindringen avverges ved, at en del av godset blir tilbake eller utlosses, har hver av partene rett til å forlange det uten erstatning. Bestemmelsen i § 22 er i så fall ikke til hinder for, at bortfrakteren medtar annet gods. Bortfrakteren kan heve avtalen helt, hvis befrakteren ikke på forlangende betaler erstatning for det tap, bortfrakteren lider ved, at en del av godset blir tilbake, eller stiller sikkerhet for erstatningen.

Finsk text.

Har icke, oaktat anmaning skett, bortfraktarens fordran å ersättning guldits eller säkerhet därför blivit ställd före lastningstidens utgång, äge bortfraktaren häva avtalet och erhålla ersättning, såsom i 50 § sägs.

52 §.

Vill befraktaren utbekomma avlämnat gods å lastningsorten eller i hamn, som fartyget anlöper under resan, äge han rätt därtill, såvida det kan ske utan väsentlig olägenhet för bortfraktaren och utan skada för annan befraktare.

Uttages gods i lastningsorten, njute bortfraktaren ersättning för fraktförlust och skada i övrigt, som honom därigenom tillskyndas. Sker uttagandet i mellanhamn, erhålle bortfraktaren full frakt jämte ersättning för ökade utgifter och annan skada.

Om ömsesidig rätt att häva avtalet.

53 §.

Finnes efter avtalets ingående, att fara föreligger för fartygets uppbringande eller för fartygets eller godsets utsättande för krigsskada eller att sådan fara väsentligen ökats, äge såväl bortfraktaren som befraktaren häva avtalet, såvida meddelande därom gives utan oskäligt uppehåll; och drage var sin kostnad och skada. Lag samma vare, där efter avtalets ingående finnes, att fartygets resa eller godsets fraktande hindras genom utförsel förbud eller införsel förbud, embargo, blockad eller annan åtgärd av offentlig myndighet eller annan maktinnehavare.

Kan faran eller hindret avvärjas genom att en del av godset kvarlämnas eller utlossas, vare sådan åtgärd vidtagen, där endera parten det äskar; och drage var sin kostnad och skada. Vad i 22 § är stadgat utgöre i ty fall ej hinder för bortfraktaren att medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning. Bortfraktaren äge ock häva avtalet, där ej på anmaning befraktaren utgiver ersättning enligt den i 51 § första stycket angivna grund eller ställer säkerhet för betalningen.

Svensk text.

Har icke, oaktat anmaning skett, bortfraktarens fordran å ersättning guldits eller säkerhet därför blivit ställd före lastningstidens utgång, äge bortfraktaren häva avtalet och erhålla ersättning, såsom i 50 § sägs.

52 §.

Vill befraktaren utbekomma avlämnat gods å lastningsorten eller i hamn, som fartyget anlöper under resan, äge han rätt därtill, såvida det kan ske utan väsentlig olägenhet för bortfraktaren och utan skada för annan befraktare.

Uttages gods i lastningsorten, njute bortfraktaren ersättning för fraktförlust och skada i övrigt, som honom därigenom tillskyndas. Sker uttagandet i mellanhamn, erhålle bortfraktaren full frakt jämte ersättning för ökade utgifter och annan skada.

Om ömsesidig rätt att häva avtalet.

53 §.

Finnes efter avtalets ingående, att fara föreligger för fartygets uppbringande eller för fartygets eller godsets utsättande för krigsskada eller att sådan fara väsentligen ökats, äge såväl bortfraktaren som befraktaren häva avtalet, såvida meddelande därom gives utan oskäligt uppehåll; och drage var sin kostnad och skada. Lag samma vare, där efter avtalets ingående finnes, att fartygets resa eller godsets fraktande hindras genom utförsel förbud eller införsel förbud, embargo, blockad eller annan åtgärd av högre hand.

Kan faran eller hindret avvärjas genom att en del av godset kvarlämnas eller utlossas, vare sådan åtgärd vidtagen, där endera parten det äskar; och drage var sin kostnad och skada. Vad i 22 § är stadgat utgöre i ty fall ej hinder för bortfraktaren att medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning. Bortfraktaren äge ock häva avtalet, där ej på anmaning befraktaren utgiver ersättning enligt den i 51 § första stycket angivna grund eller ställer säkerhet för betalningen.

Dansk Tekst.

Er en Del af Rejsen udført, har Bortfragteren Krav paa Afstandsfragt.

II. Tidsbefragtning.

§ 54.

Ved Tidsbefragtning skal Bortfragteren i den Tid, Skibet skal staa til Raadighed for Befragteren, udføre de Rejser, som Befragteren i Overensstemmelse med Aftalen kræver.

§ 55.

Bortfragteren skal holde Skibet i behørig Stand, tilstrækkelig bemannet og udrustet for almindelig Fragtfart. Dog er han ikke pligtig at sørge for Brændsel til Skibets Maskineri eller bære Udgifterne ved Vand til Kedlerne.

§ 56.

Befragteren skal sørge for Lastning, Stuvning og Losning uden anden Medvirkning af Skibets Fører og Mandskab end den, der er sædvanlig ved Rejsebefragtning i den paagældende Fart.

§ 57.

De Udgifter ved Udførelsen af Rejserne, som ikke paahviler Bortfragteren ifølge §§ 55 og 56, skal Befragteren bære, naar andet ikke maa anses for aftalt.

§ 58.

Bortfragteren er forpligtet til at udstede Konnossement for indladet Gods med de Vilkaar for Befordringen, som er sædvanlig i den paagældende Fart.

Paadrager Bortfragteren sig derved større Ansvar end efter Fragtaftalens Befordringsvilkaar, har han Regres til Befragteren.

Norsk Tekst.

Er en del av reisen utført, har bortfrakteren krav på avstandsfrakt.

II. Tidsbefraktning.

§ 54.

Ved tidsbefraktning skal bortfrakteren i den tid, skibet skal stå til rådighet for befrakteren, utføre de reiser, som befrakteren i overensstemmelse med avtalen krever.

§ 55.

Bortfrakteren skal holde skibet i høvelig stand og tilstrekkelig bemannet og utrustet for almindelig fraktfart. Dog er han ikke pliktig til å sørge for brensel til skibets maskineri eller til å bære utgiftene ved vann til kjelene.

§ 56.

Befrakteren skal sørge for lastning, stuving og lossning uten annen medvirkning av skibets fører og mannskap enn den, som er sedvanlig ved reisebefraktning i den pågældende fart.

§ 57.

De utgifter ved utførelsen av reisene, som ikke påhviler bortfrakteren ifølge §§ 55 og 56, skal befrakteren bære, når ikke annet må anses for avtalt.

§ 58.

Bortfrakteren er forpliktet til å utstede konnossement for innlastet gods med de vilkår for befordringen, som er sedvanlige i den pågældende fart.

Pådrar bortfrakteren sig derved større ansvar enn efter fraktavtalens befordringsvilkår, skal befrakteren holde ham skadesløs.

Finsk text.

Är en del av resan utförd, äge bortfraktaren erhålla avståndsfrakt enligt vad i 47 § sägs.

II. Om tidsbefraktning.

54 §.

Vid tidsbefraktning skall bortfraktaren under den tid, fartyget skall stå till förfogande för befraktaren, utföra de resor, befraktaren i överensstämmelse med avtalet påfordrar.

55 §.

Bortfraktaren skall hålla fartyget i behörigt skick samt behörigen bemannat och utrustat för vanlig fraktfart. Han är dock icke pliktig att sörja för bränsle till fartygets maskineri eller att bära utgifterna för vatten till fartygets pannor.

56 §.

Befraktaren har att sörja för lastning, stuvning och lossning utan annan medverkan av befälhavare eller besättning än den, som är sedvanlig vid resebefraktning i den fart, vari fartyget i överensstämmelse med tidsbefraktningssavtalet användes.

57 §.

De utgifter för resornas utförande, som icke på grund av bestämmelserna i 55 och 56 §§ åligga bortfraktaren, skola bäras av befraktaren, där ej annat må anses avtalat.

58 §.

Bortfraktaren är pliktig att utställa konnossement å inlastat gods med de villkor för godsets befordran, som äro sedvanliga i den fart, vari fartyget i överensstämmelse med tidsbefraktningssavtalet användes.

Ådrager sig bortfraktaren därigenom större ansvar än honom åligger enligt avtalets befordringsvillkor, skall befraktaren hålla honom skadeslös.

Svensk text.

Är en del av resan utförd, äge bortfraktaren erhålla avståndsfrakt enligt vad i 47 § sägs.

II. Om tidsbefraktning.

54 §.

Vid tidsbefraktning skall bortfraktaren under den tid, fartyget skall stå till förfogande för befraktaren, utföra de resor, befraktaren i överensstämmelse med avtalet påfordrar.

55 §.

Bortfraktaren skall hålla fartyget i behörigt skick samt behörigen bemannat och utrustat för vanlig fraktfart. Han är dock icke pliktig att sörja för bränsle till fartygets maskineri eller att bära utgifterna för vatten till fartygets pannor.

56 §.

Befraktaren har att sörja för lastning, stuvning och lossning utan annan medverkan av befälhavare eller besättning än den, som är sedvanlig vid resebefraktning i den fart, vari fartyget i överensstämmelse med tidsbefraktningssavtalet användes.

57 §.

De utgifter för resornas utförande, som icke på grund av bestämmelserna i 55 och 56 §§ åligga bortfraktaren, har befraktaren att bära, där ej annat må anses avtalat.

58 §.

Bortfraktaren är pliktig att utställa konnossement å inlastat gods med de villkor för godsets befordran, som äro sedvanliga i den fart, vari fartyget i överensstämmelse med tidsbefraktningssavtalet användes.

Ådrager sig bortfraktaren därigenom större ansvar än honom åligger enligt avtalets befordringsvillkor, skall befraktaren hålla honom skadeslös.

Dansk Tekst.

§ 59.

Bortfragteren er ikke pligtig at udføre en Rejse, saafremt Skibet eller de ombordværende derved vilde blive udsat for en Fare, der ligger udenfor Aftalens Forudsætninger.

§ 60.

Bortfragteren er pligtig at lade Skibet tiltræde ny Rejse, saalænge den aftalte Tid ikke er udløbet, naar det maa antages, at Rejsen ikke vil medføre væsentlig Overskridelse af Tiden. For Overskridelsen betales i saa Fald Fragt efter Aftalen.

§ 61.

Tidsfragt skal betales forskudsvis for en Maaned ad Gangen.

Bliver Fragten ikke betalt i rette Tid, kan Bortfragteren hæve Aftalen og kræve Erstatning.

§ 62.

Fragt betales ikke for den Tid, der gaar tabt ved almindelig Vedligeholdelse af Skibet eller som Følge af, at Skibet ikke er i behørig Stand eller ikke tilstrækkelig bemannet eller udrustet af Bortfragteren, eller paa Grund af andet Forhold fra Bortfragterens Side.

§ 63.

Bliver Skibet borte, uden at det kan oplyses, naar Ulykken indtraf, skal Fragt betales for Halvdelen af den Tid, som maatte paaregnes at medgaa til den Del af Rejsen, der stod tilbage, da Skibet sidst lod høre fra sig.

III. Konnossement.*Indhold og Udstedelse.*

§ 64.

Konnossementet er Bortfragterens skriftlige Erkendelse af, at Godset er ind-

Norsk Tekst.

§ 59.

Bortfrakteren er ikke pliktig til å utføre en reise, såfremt skibet eller de ombordværende derved vil bli utsatt for en fare, som ligger utenfor avtalens forutsetninger.

§ 60.

Bortfrakteren er forpliktet til å la skibet tiltre ny reise, sålenge den avtalte tid ikke er utløpet, når det må antas, at reisen ikke vil medføre vesentlig overskridelse av tiden. For overskridelsen betales i så fall frakt etter avtalen.

§ 61.

Tidsfrakt skal betales forskuddsvis for en måned ad gangen.

Blir frakten ikke betalt i rett tid, kan bortfrakteren heve avtalen og kreve erstatning.

§ 62.

Frakt betales ikke for den tid, som går tapt ved almindelig vedlikehold eller som følge av, at skibet ikke er i høvelig stand eller ikke tilstrekkelig bemannet eller utrustet av bortfrakteren, eller på grunn av annet forhold fra bortfrakterens side.

§ 63.

Blir skibet borte, uten at det kan oplyses, når ulykken inntreffer, skal frakt betales for halvdelen av den tid, som måtte påregnes å gå med til den del av reisen, som stod igjen, da skibet sist lot høre fra sig.

III. Konnossement.*Innhold og utstedelse.*

§ 64.

Et konnossement er bortfrakterens skriftlige erkjennelse av, at godset er inn-

Finsk text.

59 §.

Bortfraktaren är icke pliktig att utföra resa, vid vilken fartyg och ombordvarande skulle utsättas för fara, som vid avtalets ingående skäligen icke bort förutses.

60 §.

Bortfraktaren är pliktig att låta fartyget anträda ny resa, så länge den genom avtalet bestämda tiden icke gått till ända, försåvitt antagas må, att resan icke skulle medföra väsentligt överskridande av den tid avtalet avser.

För tidrymd, varmed den avtalade tiden sålunda må överskridas, skall frakt utgå såsom för avtalad tid.

61 §.

Tidsfrakt skall betalas i förskott för en månad i sänder.

Betalas frakten icke i rätt tid, äge bortfraktaren häva avtalet och erhålla skadestånd.

62 §.

Frakt utgår icke för tid, som går förlorad för befraktaren på grund av åtgärder för fartygets reguljära underhåll eller till följd därav att fartyget icke är i behörigt skick eller behörigen bemannat eller utrustat eller eljest på grund av omständighet, som beror av bortfraktaren.

63 §.

Förolyckas fartyget med man och allt, utan att upplysning kan vinnas om tiden, då olyckan inträffade, skall frakt betalas intill dess hälften av den tid förflutit, som skäligen bort åtgå för resan från det ställe, där fartyget sist avhörde, till bestämmelseorten.

III. Om konnossement.

Om konnossementets utställande och innehåll.

64 §.

Konnossement innefattar erkännande om godsets inlastning samt förbindelse att

Svensk text.

59 §.

Bortfraktaren är icke pliktig att utföra resa, vid vilken fartyg och ombordvarande skulle utsättas för fara, som vid avtalets ingående skäligen icke bort förutses.

60 §.

Bortfraktaren är pliktig att låta fartyget anträda ny resa, så länge den genom avtalet bestämda tiden icke gått till ända, försåvitt antagas må, att resan icke medför väsentligt överskridande av den tid avtalet avser.

För tidrymd, varmed den avtalade tiden sålunda må överskridas, skall frakt utgå såsom för avtalad tid.

61 §.

Tidsfrakt skall betalas i förskott för en månad i sänder.

Betalas frakten icke i rätt tid, äge bortfraktaren häva avtalet och erhålla skadestånd.

62 §.

Frakt utgår icke för tid, som går förlorad för befraktaren på grund av åtgärder för fartygets reguljära underhåll eller till följd därav, att fartyget icke är i behörigt skick eller behörigen bemannat eller utrustat, eller eljest på grund av omständighet, som beror av bortfraktaren.

63 §.

Förolyckas fartyget med man och allt, utan att upplysning kan vinnas om tiden, då olyckan inträffade, skall frakt betalas intill dess hälften av den tid förflutit, som skäligen bort åtgå för resan från det ställe, där fartyget sist avhörde, till bestämmelseorten.

III. Om konnossement.

Om konnossementets utställande och innehåll.

64 §.

Konnossement innefattar erkännande om godsets inlastning samt förbindelse att

Dansk Tekst.

ladet og paa Bestemmelsesstedet skal udleveres til rette vedkommende.

Konnossementet skal angive Tid og Sted for Udstedelsen.

§ 65.

I Konnossementet skal paa Forlangende optages Angivelse af:

Godsets Vægt, Maal eller Stykketal efter skriftlig Opgivelse af Afladeren; de vigtigste Identitetsmærker, saafremt de er skriftlig opgivet af Afladeren, før Indlastningen af Godset begynder, og tydelig og holdbart anbragt paa Godset eller dets Indpakning; Godsets Art efter Afladerens Opgivelse; Godsets Indpakning; i hvilken Tilstand Godset synes at være; Afladerens Navn; Lastestedet; Skibets Art, Navn, Hjemsted og Nationalitet; samt Fragten og de øvrige Vilkaar for Befordringen og Udleveringen.

Bortfragteren kan i Konnossementet tage Forbehold med Hensyn til de efter Afladerens Opgivelse optagne Angivelser om Godset, forsaavidt han ikke har kunnet forvisse sig om deres Rigtighed ved de Midler, han med Rimelighed har kunnet anvende.

§ 66.

Afladeren er overfor Bortfragteren ansvarlig for Rigtigheden af de Angivelser om Godsets Vægt, Maal, Stykketal og Identitetsmærker, der efter hans Opgivelse er optaget i Konnossementet.

§ 67.

Konnossement kan udstedes til bestemt Person, til bestemt Person eller Ordre, eller til Ihændehaveren. Et Konnossement, som er udstedt til bestemt Person, gælder som udstedt til bestemt Person eller Ordre, medmindre Forbehold er taget ved Ordrene »ikke til Ordre« eller paa anden Maade.

Norsk Tekst.

lastet og på bestemmelsesstedet skal udleveres til rett mottager.

Konnossementet skal angi tid og sted for utstedelsen.

§ 65.

I konnossementet skal på forlangende inntas opplysninger om:

godsets vekt, mål eller stykketal etter skriftlig oppgave fra avlasteren; de viktigste identitetsmerker, såfremt de er skriftlig oppgitt av avlasteren, før innlastningen av godset begynner, og tydelig og holdbart anbragt på godset eller pakningen; godsets art etter avlasterens oppgave; godsets pakning; godsets synlige tilstand; avlasterens navn; lastestedet; skibets art, navn, hjemsted og nasjonalitet; frakten og de øvrige vilkår for befordringen og utleveringen.

Bortfrakteren kan i konnossementet ta forbehold overfor de etter avlasterens oppgaver inntatte opplysninger om godset, forsåvidt han ikke har kunnet forvisse sig om deres riktighet ved de midler, han med rimelighet har kunnet anvende.

§ 66.

Avlasteren er overfor bortfrakteren ansvarlig for riktigheten av de opplysninger om godsets vekt, mål, stykketal og identitetsmerker, som etter hans oppgave er inntatt i konnossementet.

§ 67.

Konnossementet kan utstedes til en bestemt person, til en bestemt person eller ordre, eller til ihændehaveren. Et konossement, som er utstedt til bestemt person, gjelder som utstedt til bestemt person eller ordre, såfremt forbehold ikke er tatt gjennom ordrene »ikke til ordre« eller på annen måte.

Finsk text.

å bestämmelseorten utlämna detsamma till mottagaren.

Konossementet skall vara underskrivet och angiva ort och tid för utfärdandet.

65 §.

I konossementet skall, där så äskas, angivas:

godsets vikt, mått eller stycketal, i enlighet med avlastarens skriftliga uppgift; för godsets igenkännande erforderliga märken, försåvitt dessa före inlastningen skriftligen angivits av avlastaren samt tydligt och hållbart anbragts å godset eller dess förpackning; godsets art enligt avlastarens uppgift; godsets förpackning; godsets synliga tillstånd; avlastarens namn; lastningshamnen; fartygets art, namn, hemort och nationalitet samt den betingade frakten och övriga villkor för godsets befordran och utlämnande.

Bortfraktaren äge i konossementet göra förbehåll beträffande de enligt avlastarens upplysningar intagna uppgifterna om godset, försåvitt icke bortfraktaren med de medel han skäligen bort använda kunnat förvissa sig om uppgiftens riktighet.

66 §.

Avlastaren vare bortfraktaren ansvarig för riktigheten av de uppgifter i konossementet rörande godsets vikt, mängd, stycketal och i 65 § omförmälda märken, som till följd av avlastarens upplysningar intagits i konossementet.

67 §.

Konossementet må ställas till viss man, till viss man eller order eller till innehavaren. Är konossementet ställt till viss man, anses utgivaren hava givit lov att låta det komma i annans hand, såvida han icke genom orden »icke till order» eller dylikt gjort förbehåll däremot.

Svensk text.

å bestämmelseorten utlämna detsamma till mottagaren.

Konossementet skall vara underskrivet och angiva ort och tid för utfärdandet.

65 §.

I konossementet skall, där så äskas, angivas:

godsets vikt, mått eller stycketal, i enlighet med avlastarens skriftliga uppgift; för godsets igenkännande erforderliga märken, försåvitt dessa före inlastningen skriftligen angivits av avlastaren samt tydligt och hållbart anbragts å godset eller dess förpackning; godsets art enligt avlastarens uppgift; godsets förpackning; godsets synliga tillstånd; avlastarens namn; lastningshamnen; fartygets art, namn, hemort och nationalitet samt den betingade frakten och övriga villkor för godsets befordran och utlämnande.

Bortfraktaren äge i konossementet göra förbehåll beträffande de enligt avlastarens upplysningar intagna uppgifterna om godset, försåvitt icke bortfraktaren med de medel han skäligen bort använda kunnat förvissa sig om uppgiftens riktighet.

66 §.

Avlastaren vare bortfraktaren ansvarig för riktigheten av de uppgifter i konossementet rörande godsets vikt, mängd, stycketal och i 65 § omförmälda märken, som till följd av avlastarens upplysningar intagits i konossementet.

67 §.

Konossementet må ställas till viss man, till viss man eller order eller till innehavaren. Är konossementet ställt till viss man, anses utgivaren hava givit lov att låta det komma i annans hand, såvida han icke genom orden »ick etill order», eller dylikt, gjort förbehåll däremot.

Dansk Tekst.

§ 68.

Konnossementet skal udstedes i det Antal Eksemplarer, som Afladeren finder nødvendigt. Antallet af Eksemplarer skal angives i Teksten. Udstedes der flere Eksemplarer, skal de være ligelydende.

Konnossementsindehaveres Legitimation.

§ 69.

Den, der ved Indholdet af Konnossementets Tekst, eller, forsaavidt angaar Ordrekonnossementer, ved en sammenhængende Række Overdragelser eller ved Overdragelse in blanco fremtræder som ret Indehaver af Konnossementet, er legitimeret til at kræve Godset udleveret.

§ 70.

Paa Bestemmelsesstedet er det tilstrækkeligt, at Modtageren legitimerer sig ved et Eksemplar af Konnossementet.

Udenfor Bestemmelsesstedet maa desuden de andre Eksemplarer leveres tilbage eller Sikkerhed stilles for Krav, der maatte tilkomme Indehavere af disse.

§ 71.

Har der paa Bestemmelsesstedet eller andetsteds, hvor Godset skal udleveres, meldt sig flere Modtagere, som legitimerer sig ved forskellige Eksemplarer af Konnossementet, skal Godset oplægges under sikker Forvaring for rette Modtagers Regning, og Underretning gives dem, som har meldt sig.

§ 72.

Paa Forlangende skal Modtageren deponere Konnossementet, før Udleveringen begynder, og give Kvittering, efterhaanden som Udleveringen skrider frem.

Naar Godset er udleveret, skal Konnossementet leveres tilbage med paategnet Kvittering.

Norsk Tekst.

§ 68.

Konnossementet utstedes i så mange likelydende eksemplarer, som avlasteren finner nødvendig. Antallet skal angis i teksten.

Konnossementsinnehaveres legitimasjon.

§ 69.

Den, som ved inneholdet av konnossementets tekst eller, når det er et ordrekonnossement, ved en sammenhengende rekke av overdragelser eller ved overdragelse in blanco fremtrer som rett innehaver av konnossementet, er legitimert til å kreve godset utlevert.

§ 70.

På bestemmelsesstedet er det tilstrekkelig, at mottageren legitimerer sig ved ett eksemplar av konnossementet.

Utenfor bestemmelsesstedet må dessuten de andre eksemplarer leveres tilbake eller sikkerhet stilles for krav, som måtte tilkomme innehavere av disse.

§ 71.

Har der på bestemmelsesstedet eller annensteds, hvor godset skal utleveres, meldt sig flere mottagere, som legitimerer sig ved forskjellige eksemplarer av konnossementet, skal godset legges op under sikker forvaring for rette mottagers regning, og underretning gis dem, som har meldt sig.

§ 72.

På forlangende skal mottageren deponere konnossementet, før utleveringen begynner, og gi kvittering efterhånden som godset utleveres.

Når godset er utlevert, skal konnossementet leveres tilbake med påtegnet kvittering.

Finsk text.

68 §.

Konossementet skall utfärdas i så många likalydande exemplar, som avlastaren finner nödiga, och skall antalet angivas i texten.

Om behörigheten att fordra godsets utlämnande.

69 §.

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

70 §.

I bestämmelseorten är, ändock att konossementet utfärdats i flera exemplar, innehavaren av ett av dessa berättigad utfå godset. Annorstädes än i bestämmelseorten kan sådan innehavare icke fordra godsets utlämnande, med mindre därjämte övriga exemplar återlämnas eller säkerhet ställes för anspråk, som må tillkomma innehavare av desamma.

71 §.

Anmäla sig i bestämmelseorten eller annorstädes, där utlämnande av godset skall äga rum, flera behöriga innehavare av konossement, åligge bortfraktaren att för vederbörande lastemottagares räkning upplägga godset under säker vård och där- om ofördröjligen underrätta dem, som anmält sig.

72 §.

Det åligger mottagaren, där bortfraktaren det äskar, att, innan godsets utlämnande tager sin början, sätta konossementet i taka händer ävensom att, i den mån utlämnandet fortgår, därom meddela särskilt bevis.

Sedan godset utlämnats till mottagaren, skall konossementet återställas med åtecknat bevis om utlämnandet.

Svensk text.

68 §.

Konossementet skall utfärdas i så många likalydande exemplar, som avlastaren finner nödiga, och skall antalet angivas i texten.

Om behörigheten att fordra godsets utlämnande.

69 §.

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

70 §.

I bestämmelseorten är, ändock att konossementet utfärdats i flera exemplar, innehavaren av ett av dessa berättigad utfå godset. Annorstädes än i bestämmelseorten kan sådan innehavare icke fordra godsets utlämnande, med mindre därjämte övriga exemplar återlämnas eller säkerhet ställes för anspråk, som må tillkomma innehavare av desamma.

71 §.

Anmäla sig i bestämmelseorten eller annorstädes, där utlämnande av godset skall äga rum, flera behöriga innehavare av konossement, åligge bortfraktaren att för vederbörande lastemottagares räkning upplägga godset under säker vård och där- om ofördröjligen underrätta dem, som anmält sig.

72 §.

Det åligger mottagaren, där bortfraktaren det äskar, att, innan godsets utlämnande tager sin början, sätta konossementet i taka händer ävensom att, i mån av utlämnandets fortgång, därom meddela särskilt bevis.

Sedan godset utlämnats till mottagaren, skall konossementet återställas med åtecknat bevis om utlämnandet.

Dansk Tekst.

§ 73.

Om Mortifikation af bortkommet Konnossement gælder Reglerne i Lov om Rettens Pleje af 11. April 1916 Kap. 44. Godset kan kræves udleveret mod Sikkerhedsstillelse, naar offentlig Indkaldelse efter den nævnte Lovs § 472 har fundet Sted, eller efter særlig Kendelse af Retten.

Norsk Tekst.

§ 73.

Et bortkommet konnossement kan mortificeres ved dom på det sted, hvor godset skal avleveres.

Ansøgning om mortifikasjon inngis til retten. Saksøkeren skal opplyse om sin adgang til konnossementet og under tilbud om forsikring på ære og samvittighet erklære, at han ikke har overdratt det til nogen annen. Innvilges ansøkingen, berammer rettens formann hovedforhandling uten saksforberedelse. Varslet må ikke settes kortere enn tre måneder og ikke lengere enn ett år. Innkallelsen innrykkes tre ganger i Norsk Kunngjørelsestidende med minst en uke mellom hver gang.

Godset kan utleveres mot sikkerhet, når innkallelsen til hovedforhandling er lovlig kunngjort. Før dette er gjort, kreves kjennelse av retten.

Retsforholdet mellem Bortfragter og Modtager.

§ 74.

I Forholdet mellem Bortfragter og Modtager bestemmer Konnossementet Vilkaarene for Befordring og Udleyering af Godset. Bestemmelser i Fragtaftalen, der ikke er optaget i Konnossementet, kan derfor kun gøres gældende overfor Modtageren, forsaavidt Konnossementet henviser til dem.

Selv om Konnossementet henviser til Fragtaftalen, kan Godtgørelse for Overliggedage og for andet Ophold ved Lastningen ikke afkræves Modtageren, medmindre Kravet er ført paa Konnossementet.

Rettsforholdet mellem bortfrakter og mottager.

§ 74.

I forholdet mellom bortfrakter og mottager bestemmer konnossementet vilkårene for befordringen og utleveringen av godset. Er efter avlasterens oppgave godsets art og en høiere værdi enn nevnt i § 29 intatt i konnossementet uten forbehold, gjelder dette beløp som grense for bortfrakterens ansvar og tillike som bevis for godsets værdi, medmindre motbevis føres.

Bestemmelser i fraktavtalen, som ikke er optatt i konnossementet, kan ikke gjøres gjeldende overfor mottageren, uten forsaavidt konnossementet henviser til dem.

Finsk text.

73 §.

Om dödande av förkommet konnossement och utlämnande av gods, då dödande av konnossement sökes, gälla vad därom är i allmän lag stadgat.

Om rättsförhållandet mellan bortfraktaren och mottagaren.

74 §.

I förhållandet mellan bortfraktaren och mottagaren bestämmer konnossementet villkoren för godsets befordran och utlämnande. Bestämmelser i fraktavtalet kunna förty icke göras gällande mot emottagaren, med mindre konnossementet hänvisar till dem.

Ändock att i konnossementet intagits hänvisning till fraktavtalet, må betalning för överliggetid eller för annat uppehåll, som ägt rum vid godsets inlastning, ej avfordras mottagaren, där ej konnossementet utvisar, att fordringen är guldten.

Svensk text.

73 §.

Har konnossementet förkommit, äge den, som förlorat konnossementet, hos rätten i fartygets bestämelseort göra ansökan om konnossementets dödande. Ansökan skall vara åtföljd av avskrift av konnossementet eller sådan uppgift om dess innehåll, som må vara nödig för konnossementets säkra igenkännande.

Visar sökanden sannolik anledning, att konnossementet verkligen förkommit, låte rätten genom offentlig stämning, som skall anslås å dess dörr och införas i allmänna tidningarna tre gånger, fjorton dagar mellan varje gång, kalla konnossementets innehavare att inom viss förelagd tid, räknad från den dag, stämningen sista gången i tidningarna infördes, uppvisa konnossementet vid rätten. Den tid, som förelägges, må icke sättas kortare än tre månader eller längre än ett år. Varder icke konnossementet inom föreskriven tid uppvisat och fullföljes därefter ansökningen, give rätten utslag, varigenom konnossementet dödas.

Sedan offentlig stämning ågått, äge den, som begärt konnossementets dödande, fordra godsets utlämnande, därest han hos rättens ordförande ställer säkerhet, till dess konnossementet blivit dödat.

Om rättsförhållandet mellan bortfraktaren och mottagaren.

74 §.

I förhållandet mellan bortfraktaren och mottagaren bestämmer konnossementet villkoren för godsets befordran och utlämnande. Bestämmelser i fraktavtalet kunna förty icke göras gällande mot mottagaren, med mindre konnossementet hänvisar till dem.

Ändock att i konnossementet intagits hänvisning till fraktavtalet, må betalning för överliggetid eller för annat uppehåll, som ägt rum vid godsets inlastning, ej avfordras mottagaren, där ej konnossementet utvisar, att fordringen är guldten.

Dansk Tekst.

§ 75.

Bortfragteren er ansvarlig for Rigtigheden af de Oplysninger, der i Konnossementet er givet om Godset, forsaavidt han ikke har taget Forbehold, eller Modtageren maatte indse, at Rigtigheden ikke er undersøgt af Bortfragteren.

Har Bortfragteren indset eller burde han have indset, at en Oplysning om Godset er urigtig, er han ansvarlig, saafremt han ikke i Konnossementet har gjort udtrykkelig Bemærkning om Urigtigheden.

§ 76.

Lige med urigtige Oplysninger om Godset regnes det, at Konnossementet ikke giver Oplysning om, at Godset er lastet paa Dæk, og at Konnossementet intet indeholder om Skade paa Godset eller Mangler ved Pakningen, som Bortfragteren har opdaget eller ved Anvendelse af almindelig Opmærksomhed kunde have opdaget, før Konnossementet blev udstedt.

Norsk Tekst.

Selv om konnossementet henviser til fraktavtalen, kan godtgjørelse for overliggetid og annet ophold ved lastningen ikke avkreves mottageren, medmindre kravet er ført på konnossementet.

§ 75.

Bortfrakteren er ansvarlig for riktigheten av de opplysninger, som i konnossementet er gitt om godset, forsåvidt han ikke har tatt forbehold, eller erhververen måtte forstå, at riktigheten ikke er undersøkt av bortfrakteren.

Har bortfrakteren visst, eller måtte han ved anvendelse av vanlig oppmerksomhet forstå, at en opplysning om godset er uriktig, er han ansvarlig, såfremt han ikke i konnossementet har gjort uttrykkelig bemerkning om det uriktige.

§ 76.

Like med uriktige opplysninger om godset regnes det, at konnossementet ikke gir opplysning om, at godset er lastet på dekk, og at konnossementet intet inneholder om skade på godset eller mangler ved pakningen, som bortfrakteren har opdaget eller ved anvendelse av vanlig oppmerksomhet kunde ha opdaget, før konnossementet blev utstedt.

Alternativt foreslås istedenfor §§ 75—76 følgende bestemmelser:

Inneholder konnossementet nogen uriktig beskrivelse av godsets art, mengde eller tilstand, eller gir det andre uriktige opplysninger, skal bortfrakteren erstatte det tap, som derved påføres mottageren, medmindre det opplyses, at feilen ikke kan tilregnes bortfrakteren eller nogen han hefter for.

Det samme gjelder, hvis bortfrakteren undlater å gjøre bemerkning i konnossementet om skade på godset eller mangler ved pakningen eller om, at godset er lastet på dekk.

Finsk text.

75 §.

Bortfraktaren vare mottagaren ansvarig för riktigheten av de i konnossementet intagna uppgifterna rörande godset, där ej i konnossementet anmärkts, att uppgiften är avlastarens eller att dess riktighet är för bortfraktaren okänd eller däri gjorts annat liknande förbehåll eller ock mottagaren måst inse, att uppgiftens riktighet icke undersökts av bortfraktaren.

Har bortfraktaren insett eller med användande av vanlig uppmärksamhet kunnat inse, att uppgiften var oriktig, är han dock ansvarig, där han ej i konnossementet gjort anmärkning om uppgiftens oriktighet.

76 §.

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

Ej heller må till bortfraktarens fritagande åberopas, att godset lastats å däck, med mindre anmärkning därom skett i konnossementet.

Svensk text.

75 §.

Bortfraktaren vare mottagaren ansvarig för riktigheten av de i konnossementet intagna uppgifterna rörande godset, där ej i konnossementet anmärkts, att uppgift är avlastarens eller att dess riktighet är för bortfraktaren okänd, eller däri gjorts annat liknande förbehåll eller ock mottagaren måst inse, att uppgiftens riktighet icke undersökts av bortfraktaren.

Har bortfraktaren insett eller med användande av vanlig uppmärksamhet kunnat inse, att uppgift var oriktig, är han dock ansvarig, där han ej i konnossementet gjort anmärkning om uppgiftens oriktighet.

76 §.

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

Ej heller må till bortfraktarens fritagande åberopas, att godset lastats å däck, med mindre anmärkning därom skett i konnossementet.

Dansk Tekst.

Norsk Tekst.

Konnossementsindehaverens Ret til Godset.

§ 77.

Overdrager en Konnossementsindehaver Eksemplarer af Konnossementet til forskellige Personer, faar den Erhverver, til hvem Konnossementet først er overdraget, Ret til Godset frem for de andre.

Har en af disse i god Tro faaet Godset udleveret paa Bestemmelsesstedet, er han dog ikke pligtig at levere det fra sig.

§ 78.

Den, fra hvem et Ordrekonnossement er bortkommet, kan ikke kræve det tilbage fra den, som i god Tro har erhvervet Ret til det gennem Overdragelse, Pantsætning eller dermed ligestillet Adkomst.

§ 79.

En Sælgers Ret til i visse Tilfælde at hindre Udlevering af Godset eller til at kræve det tilbageleveret bortfalder ikke ved, at Køberen har faaet Konnossement. Dog kan denne Ret ikke udøves mod Trediemand, som i god Tro har erhvervet Ret til et Ordrekonnossement gennem Overdragelse, Pantsættelse eller dermed ligestillet Adkomst.

Forbehold i konnossementet fritar ikke bortfrakteren for ansvar, når feilen kunde opdages ved anvendelse av vanlig opmerksomhet.

Konnossementsinnehaveres rett til godset.

§ 77.

Har innehaveren av et konnossement, som er utstedt i flere eksemplarer, overdratt sin rett efter dem til forskjellige personer, og en av erhververne i god tro har fått godset utlevert på bestemmelsesstedet, er han ikke pliktig til å levere det fra sig til de andre.

§ 78.

Et bortkommet ordrekonnossement kan ikke kreves tilbake fra den, som i god tro har erhvervet rett efter det gjennom overdragelse, pantsettelse eller dermed likestillet adkomst.

§ 79.

En selgers rett til i visse tilfelle å hindre utlevering av godset eller til å kreve det tilbakeleveret faller ikke bort ved, at kjøperen har fått konnossement.

Denne rett kan dog ikke utøves mot tredjemann, som i god tro har erhvervet rett efter et ordrekonnossement gjennom overdragelse, pantsettelse eller dermed likestillet adkomst.

Finsk text.

Om konnossementsinnehavares rätt till godset.

77 §.

Har konnossementsinnehavare överlåtit exemplar av konnossement till särskilda personer, äge innehavaren av det exemplar, som först överlåtits, bästa rätt. Varder i bestämmelseorten godset eller del därav utlämnat till annan behörig innehavare, vare likväl denne ej pliktig lämna från sig vad han redan utbekommit, med mindre det framgår, att han därvid icke var i god tro.

78 §.

Har löpande konnossement, som för någon förkommit, genom överlåtelse kommit i annan mans hand, vare denne icke pliktig att utlämna konnossementet, med mindre det framgår, att han vid konnossementets förvärvande icke var i god tro.

79 §.

Har säljare till köparen avsänt gods, vars pris ännu icke är av denne guldet, äge säljaren, utan hinder därav att konnossement å godset till köparen överlämnats, rätt att inställa godsets lossning åt mottagaren och över detsamma förfoga, där köparen underlåter att fullgöra vad honom i grund av köpet åligger. Lag samma vare, ändå att anstånd med köpeskillings betalande är medgivet, där efter köpets avslutande konkursförfarande med köparens bo inlets eller sådana omständigheter inträtt eller blivit kunniga, att dylikt förfarande enligt lag kan begäras för förfallen fordran eller att eljest köparen bör antagas vara på det obestånd, att köpeskillings behöriga erläggande icke kan förväntas; dock bör godset utlämnas, såframt säkerhet ställes för köpeskillings behöriga gäldande. Är i ovannämnda fall godset

Svensk text.

Om konnossementsinnehavares rätt till godset.

77 §.

Har konnossementsinnehavare överlåtit exemplar av konnossement till särskilda personer, äge innehavaren av det exemplar, som först överlåtits, bästa rätt. Varder i bestämmelseorten godset eller del därav utlämnat till annan behörig innehavare, vare denne likväl ej pliktig lämna från sig vad han redan utbekommit, med mindre det framgår, att han därvid icke var i god tro.

78 §.

Har löpande konnossement, som för någon förkommit, genom överlåtelse kommit i annan mans hand, vare denne icke pliktig att utlämna konnossementet, med mindre det framgår, att han vid konnossementets förvärvande icke var i god tro.

79 §.

Vad i lag finnas 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 konnossement å godset blivit till köparen överlämnat.

Har annan än köparen med sådan åtkomst, som i 69 § sägs, fått löpande konnossement i handom, äge säljaren ej gentemot denne den rätt, nu är sagd, med mindre det framgår, att denne vid konnossementets förvärvande icke var i god tro.

Dansk Tekst.

Modtagelseskonnossement og Gennemgangskonnossement.

§ 80.

Udsteder Bortfragteren før Indlastningen skriftlig Erkendelse af, at Godset er modtaget til Befordring og paa Bestemmelsesstedet skal udleveres til rette vedkommende, faar Bestemmelserne i dette Kapitel om Konnossement tilsvarende Anvendelse paa et saadant Modtagelseskonnossement.

Er Modtagelseskonnossement udstedt, maa der ikke efter Indlastningen udstedes Konnossement, medmindre Modtagelseskonnossementet leveres tilbage.

§ 81.

Har Bortfragteren, naar Befordringen delvis skal udføres af en anden Fragtfører, udstedt skriftlig Erkendelse af, at Godset er indlastet eller modtaget til Befordring og paa Bestemmelsesstedet skal udleveres til rette vedkommende, faar Bestemmelserne i dette Kapitel tilsvarende Anvendelse paa et saadant Gennemgangskonnossement.

Er Gennemgangskonnossement udstedt, maa der ikke for en Del af Befordringen udstedes Særkonnossement, uden at det deraf fremgaar, at Godset er under Befordring paa Gennemgangskonnossement.

Norsk Tekst.

Mottagelseskonnossement og gjennomgangskonnossement.

§ 80.

Utsteder bortfrakteren før innlastningen en skriftlig erkjennelse av, at godset er mottatt til befordring og på bestemmelsesstedet skal utleveres til rett mottager, får bestemmelsene i dette kapitel om konnossement tilsvarende anvendelse på mottagelseskonnossementet.

Er mottagelseskonnossement utstedt, må der ikke efter innlastningen utstedes konnossement, medmindre mottagelseskonnossementet leveres tilbake.

§ 81.

Har bortfrakteren, når befordringen delvis forutsettes utført ved en annen fraktfører, utstedt en skriftlig erkjennelse av, at godset er innlastet eller mottatt til befordring, og på bestemmelsesstedet skal utleveres til rett mottager, får bestemmelsene om konnossement i dette kapitel tilsvarende anvendelse på gjennomgangskonnossementet.

Er gjennomgangskonnossement utstedt, må der ikke for en del av befordringen utstedes særskilt konnossement, uten at det derav fremgår, at godset er under befordring på gjennomgangskonnossement.

Finsk text.

redan lossat, men icke ännu omhändertaget av köparen eller av annan på hans uppdrag, äge säljaren rätt att återtaga det samma.

Vad här ovan stadgats äger ock tillämpning, då gods till någon avsänts på grund av annat av honom ännu icke fullgjort ömsesidigt avtal än köp.

Har konnossementet genom föryttring mot vederlag redan kommit i tredje mans hand, och innehåller det ej förbud mot överlåtelse, äge dock säljaren icke mot den sistnämnde sådan rätt, som här säges, utan så är att denne vid konnossementets förvärvande ej var i god tro.

Om mottagningskonnossement och genomgångskonnossement.

80 §.

Utställer bortfraktaren före inlastningen skriftligt erkännande, att godset mottagits till befordran, med förbindelse att å bestämelseorten utlämna det till mottagaren, skall vad i detta kapitel är stadgat om konnossement äga motsvarande tillämpning å sådant mottagningskonnossement.

Är mottagningskonnossement å godset utfärdat, må icke efter inlastningen utfärdas konnossement, som i 64 § sägs, utan att mottagningskonnossementet återlämnas.

81 §.

Utfärdar bortfraktaren, när godsets befordran är avsedd att delvis utföras genom annan fraktförare, skriftligt erkännande, att godset inlastats eller mottagits till sådan befordran, med förbindelse att å bestämelseorten utlämna godset till mottagaren, skall vad ovan är stadgat om konnossement äga motsvarande tillämpning å sådant genomgångskonnossement.

Då genomgångskonnossement utfärdats, må icke för del av befordringen utställas särskilt konnossement, utan att däri anges, att godset befordras enligt genomgångskonnossementet.

Svensk text.

Om mottagningskonnossement och genomgångskonnossement.

80 §.

Utställer bortfraktaren före inlastningen skriftligt erkännande, att godset mottagits till befordran, med förbindelse att å bestämelseorten utlämna det till mottagaren, skall vad i detta kapitel är stadgat om konnossement äga motsvarande tillämpning å sådant mottagningskonnossement.

Är mottagningskonnossement å godset utfärdat, må icke efter inlastningen utfärdas konnossement, som i 64 § sägs, utan att mottagningskonnossementet återlämnas.

81 §.

Utfärdar bortfraktaren, när godsets befordran är avsedd att delvis utföras genom annan fraktförare, skriftligt erkännande, att godset inlastats eller mottagits till sådan befordran, med förbindelse att å bestämelseorten utlämna godset till mottagaren, skall vad ovan är stadgat om konnossement äga motsvarande tillämpning å sådant genomgångskonnossement.

Då genomgångskonnossement utfärdats, må icke för del av befordringen utställas särskilt konnossement, utan att däri anges, att godset befordras enligt genomgångskonnossementet.

Dansk Tekst.

IV. Visse Bestemmelers Ufravigelighed.

§ 82.

I anden Fart end Indenrigsfart kan det ikke før Indlastningen gyldigt aftales, at der hverken skal udstedes Konnossement, Modtagelses- eller Gennemgangskonnossement, eller at nogen af de i § 65 nævnte Angivelser ikke skal optages, eller at Bortfragteren skal kunne tage Forbehold i videre Udstrækning end der nævnt.

§ 83.

Naar i anden Fart end Indenrigsfart Konnossement er udstedt eller skulde have været udstedt, er Aftale eller Forbehold om Indskrænkning i Bortfragterens lovbestemte Ansvar for Skade paa eller Tab af Godset eller for forsinket Opfyldelse af Fragtaftalen ugyldig, uden for saa vidt angaar Tiden før Indlastningen eller efter Udlosningen. Overdragelse til Bortfragteren af Krav paa Erstatning ifølge Forsikringsaftale anses som Aftale om Indskrænkning i hans Ansvar.

Aftale om Udvidelse af Afladerens Ansvar efter § 18 er ligeledes ugyldig, naar Konnossement er udstedt eller skulde have været udstedt.

Aftale om Udvidelse af Bortfragterens Ansvar er, naar Konnossement er udstedt, kun gyldig, saafremt den er optaget i Konnossementet.

§ 84.

I Indenrigsfart er Aftaler og Forbehold som nævnt i § 83, 1. og 2. Stk., ugyldige.

§ 85.

Er det forudsat, at Befordringen delvis skal udføres ved en anden Fragtfører (Gennemgangsbefordring), kan Bortfragteren, uanset Bestemmelserne i §§ 83, 1. og 2. Stk., og 84 forbeholde sig Ansvarsfrihed for Skade, Tab og Forsinkelse, der oplyses at være

Norsk Tekst.

IV. Visse bestemmelers ufravigelighet.

§ 82.

I annen enn innenriks fart er avtale før innlastningen om, at der hverken skal utstedes konnossement, mottagelses- eller gjennomgangskonnossement, ugyldig.

Det samme gjelder avtale om, at noen av de opplysninger, som er nevnt i § 65, ikke skal inntas, eller at bortfrakteren skal kunne ta forbehold i videre utstrekning enn der nevnt.

§ 83.*

Når en avtale om stykkgodsbefordring er gitt skriftlig uttrykk i et konnossement, eller når et konnossement, som er utstedt i henhold til en befraktningsavtale, omfattende et helt skib eller en viss del av skibet, bestemmer rettsforholdet mellom bortfrakteren og konnossementsinnehaveren, er avtale eller forbehold i konnossementet om innskrenkning i bortfrakterens lovbestemte ansvar for skade på eller tap av godset eller for forsinket oppfyllelse av fraktaftalen, ugyldig, uten forsåvidt angår tiden før innlastningen eller etter utlossningen. Overdragelse til bortfrakteren av krav på erstatning ifølge forsikringsavtale ansees som avtale om innskrenkning i hans ansvar.

Avtale eller forbehold om utvidelse av avlasterens ansvar etter § 18 er i disse tilfelle likeledes ugyldig.

Hvad her er bestemt gjelder også om mottagelses- og gjennomgangskonnossementer.

§ 84.

I innenriks fart gjelder bestemmelsene i § 83 også befraktningsavtaler, omfattende et helt skib eller en viss del av skibet, og avtaler om stykkgodsbefordring uten konnossement.

§ 85.

Er det forutsatt, at befordringen delvis skal utføres ved en annen fraktfører (gennemgangsbefordring), kan bortfrakteren uten hinder av bestemmelsene i §§ 83 og 84 forbeholde sig ansvarsfrihet for skade, tap og forsinkelse, som oplyses å være inntruffet,

Finsk text.

IV. Om ogiltighet av vissa förbehåll.

82 §.

Träffas i annan än inrikes fart före godsets inlastning avtal att bortfraktaren icke skall vara pliktig att utfärda vare sig konnossement, mottagningskonnossement eller genomgångskonnossement eller att uppgift, varom i 65 § förmäles, icke skall däri intagas eller att bortfraktaren äger göra förbehåll i vidare mån än i 65 § är sagt, vare sådant avtal utan verkan.

83 §.

Har i annan än inrikes fart konnossement utställtts eller bort utställas, vare överenskommelse eller förbehåll, varigenom bortfaktarens ansvar för förlust eller minskning av eller skada å godset eller för dröjsmål med fraktavtalets fullgörande uteslutes eller minskas i vidare mån än i detta kapitel är sagt, utan verkan, utom vad angår tiden före godsets inlastning eller efter dess lossning. Överlåtelse av rätt på grund av tagen försäkring skall anses såsom överenskommelse, som utesluter eller minskar bortfaktarens ansvar.

Avtal om utsträckning av avlastarens i 18 § stadgade ansvar vare ock utan verkan, där konnossement utställtts eller bort utställas.

Överenskommelse om utvidgning av bortfaktarens ansvar vare, då konnossement utställtts, giltig endast såvida den upptagits i konnossementet.

84 §.

I inrikes fart vare överenskommelse eller förbehåll, varom i 83 § första och andra styckena förmäles, utan verkan.

85 §.

Bortfraktaren äge, där godsets befordran är avsedd att delvis utföras av annan fraktförare (genomgångsbefordran), utan hinder av vad i 83 § första och andra styckena samt 84 § är stadgat, fritaga sig från ansvarighet för förlust, minskning, skada och

Svensk text.

IV. Om ogiltighet av vissa förbehåll.

82 §.

Träffas i annan än inrikes fart före godsets inlastning avtal att bortfraktaren icke skall vara pliktig att utfärda vare sig konnossement, mottagningskonnossement eller genomgångskonnossement eller att uppgift, varom i 65 § förmäles, icke skall däri intagas eller att bortfraktaren äger göra förbehåll i vidare mån än i 65 § är sagt, vare sådant avtal utan verkan.

83 §.

Har i annan än inrikes fart konnossement utställtts eller bort utställas, vare överenskommelse eller förbehåll, varigenom bortfaktarens ansvar för förlust eller minskning av eller skada å godset eller för dröjsmål med fraktavtalets fullgörande uteslutes eller minskas i vidare mån än i detta kapitel är sagt, utan verkan, utom vad angår tiden före godsets inlastning eller efter dess lossning. Överlåtelse av rätt på grund av tagen försäkring skall anses såsom överenskommelse, som utesluter eller minskar bortfaktarens ansvar.

Avtal om utsträckning av avlastarens i 18 § stadgade ansvar vare ock utan verkan, där konnossement utställtts eller bort utställas.

Överenskommelse om utvidgning av bortfaktarens ansvar vare, då konnossement utställtts, giltig endast såvida den upptagits i konnossementet.

84 §.

I inrikes fart vare överenskommelse eller förbehåll, varom i 83 § första och andra styckena förmäles, utan verkan.

85 §.

Bortfraktaren äge, där godsets befordran är avsedd att delvis utföras av annan fraktförare (genomgångsbefordran), utan hinder av vad i 83 § första och andra styckena samt 84 § är stadgat, fritaga sig från ansvarighet för förlust, minskning, skada och

Dansk Tekst.

indtruffet, medens Omsorgen for Godset paahviler den anden Fragtfører.

Har Bortfragteren i andre Tilfælde Ret til at lade Befordringen udføre ved en anden Fragtfører, gælder det samme, forsaavidt Ansvarret er overtaget af denne.

§ 86.

Bestemmelserne i §§ 82—84 gælder ikke Befordring af levende Dyr eller af Gods, der ifølge Aftale er lastet paa Dæk.

Ej heller gælder de nævnte Bestemmelser, hvis Godsets usædvanlige Beskaffenhed eller Tilstand eller de særlige Omstændigheder eller Vilkaar, hvorunder Befordringen skal finde Sted, gør det rimeligt at træffe Aftale eller tage Forbehold som nævnt i §§ 83, 1. og 2. Stk., og 84. Udstedes Konnossement, gælder dog, hvad der i §§ 82—84 er bestemt om Ugyldighed af Aftaler eller Forbehold angaaende Konnossementets Indhold eller Bortfragterens eller Afladerens Ansvar.

§ 87.

Hvad der i §§ 83 og 86 er bestemt for det Tilfælde, at Konnossement er udstedt, gælder ogsaa, naar Modtagelses- eller Gennemgangskonnossement er udstedt.

Hvad der i § 83 er bestemt for det Tilfælde, at Konnossement ikke er, men skulde have været udstedt, gælder ogsaa, naar enten Konnossement eller Modtagelses- eller Gennemgangskonnossement skulde have været, men ikke er udstedt.

Norsk Tekst.

mens omsorgen for godset påhvilde den annen fraktfører.

Har bortfrakteren i andre tilfelle rett til å la befordringen utføre ved en annen fraktfører, gjelder det samme, forsaavidt ansvaret er overtatt av denne.

§ 86.

Bestemmelsene i §§ 82, 83 og 84 gjelder ikke befordring av levende dyr eller gods, som efter avtale er lastet på dekk.

Bestemmelsene i § 82, 1ste ledd, og § 84 gjelder heller ikke, når godsets usædvanlige beskaffenhed eller tilstand eller de særlige omstendigheter eller vilkår, hvorunder befordringen skal foregå, gjør det rimelig å treffe avtale eller ta forbehold som nevnt i § 83.

Finsk text.

dröjsmål, som visas hava inträffat, medan vårdnaden om godset åvilade nämnda fraktförare.

Där i annat fall befordringen må utföras genom annan fraktförare, gälle vad nu är sagt, försåvitt ansvaret övertagits av denne.

86 §.

Bestämmelserna i 82—84 §§ gälle icke vid fraktande av levande djur eller i fråga om last, som i överensstämmelse med frakta-avtalet lastas på däck.

Samma lag vare, där godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de säregna förhållanden eller villkor, under vilka fraktandet skall ske, göra det skäligt att träffa överenskommelse eller taga förbehåll, varom i 83 § första och andra styckena och 84 § förmåles. Utställes konnossement, gälle dock vad i 82—84 §§ är stadgat om ogiltighet av överenskommelse eller förbehåll med avseende å konnossementets innehåll eller bortfraktarens eller avlastarens ansvar.

87 §.

Vad i 83 och 86 §§ är stadgat för det fall, att konnossement är utställt, gälle ock, där mottagningskonnossement eller genomgångskonnossement utfärdats. Vad i 83 § föreskrives för det fall att konnossement icke utställts men bort utställas, gälle ock, där antingen konnossement eller mottagningskonnossement eller genomgångskonnossement bort utställas men icke utställts.

Svensk text.

dröjsmål, som visas hava inträffat, medan vårdnaden om godset åvilade nämnda fraktförare.

Där i annat fall befordringen må utföras genom annan fraktförare, gälle vad nu är sagt, försåvitt ansvaret övertagits av denne.

86 §.

Bestämmelserna i 82—84 §§ gälle icke vid fraktande av levande djur eller i fråga om last, som i överensstämmelse med frakta-avtalet lastas på däck.

Samma lag vare, där godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de säregna förhållanden eller villkor, under vilka fraktandet skall ske, göra det skäligt att träffa överenskommelse eller taga förbehåll, varom i 83 § första och andra styckena och 84 § förmåles. Utställes konnossement, gälle dock vad i 82—84 §§ är stadgat om ogiltighet av överenskommelse eller förbehåll med avseende å konnossementets innehåll eller bortfraktarens eller avlastarens ansvar.

87 §.

Vad i 83 och 86 §§ är stadgat för det fall, att konnossement är utställt, gälle ock, där mottagningskonnossement eller genomgångskonnossement utfärdats. Vad i 83 § föreskrives för det fall, att konnossement icke utställts men bort utställas, gälle ock, där antingen konnossement eller mottagningskonnossement eller genomgångskonnossement bort utställas men icke utställts.

1. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 2. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 3. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 4. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 5. Heltäckning för alla byggnader i Troas.

§ 3

1. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 2. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 3. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 4. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 5. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 6. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 7. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 8. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 9. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 10. Heltäckning för alla byggnader i Troas.

§ 4

1. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 2. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 3. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 4. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 5. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 6. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 7. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 8. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 9. Heltäckning för alla byggnader i Troas.
 10. Heltäckning för alla byggnader i Troas.

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

Gouvernement international pour
 l'unification de certaines règles
 en matière de connaissement.

Article 1

In this Convention the following
 words are employed with the mean-
 ings set out below:

(1) "Carrier" includes the owner or
 the charterer who enters into a con-
 tract of carriage with a shipper;

(2) "Contract of carriage" applies
 to the contract of carriage, whether
 made in writing or otherwise, by
 which the carrier undertakes to trans-
 port goods, and to issue a bill of lading
 in respect of such goods.

(3) "Goods" includes any articles of
 merchandise, and animals of every
 kind, and whatsoever except live animals
 and cargo which by the contract of
 carriage is stated as being carried on
 deck and is so carried;

(4) "Ship" means any vessel used
 for the carriage of goods by sea;

(5) "Stowage of goods" covers the
 period from the time when the goods
 are loaded on to the time they are
 discharged from the ship.

KONOSSEMENTSKONVENTIONEN

JÄMTE ÖVERSÄTTNING

(6) "Bill of lading" means a document
 which is received by the carrier from
 the shipper in acknowledgment of the
 receipt of goods, and which serves as
 evidence of the receipt of goods, and
 as a receipt for the goods, and as a
 document of title.

(7) "Receipt" means any document
 which is received by the carrier from
 the shipper in acknowledgment of the
 receipt of goods, and which serves as
 evidence of the receipt of goods, and
 as a receipt for the goods, and as a
 document of title.

(8) "Goods" includes any articles of
 merchandise, and animals of every
 kind, and whatsoever except live animals
 and cargo which by the contract of
 carriage is stated as being carried on
 deck and is so carried;

(9) "Ship" means any vessel used
 for the carriage of goods by sea;

(10) "Stowage of goods" covers the
 period from the time when the goods
 are loaded on to the time they are
 discharged from the ship.

(11) "Contract of carriage" applies
 to the contract of carriage, whether
 made in writing or otherwise, by
 which the carrier undertakes to trans-
 port goods, and to issue a bill of lading
 in respect of such goods.

(12) "Goods" includes any articles of
 merchandise, and animals of every
 kind, and whatsoever except live animals
 and cargo which by the contract of
 carriage is stated as being carried on
 deck and is so carried;

(13) "Ship" means any vessel used
 for the carriage of goods by sea;

(14) "Stowage of goods" covers the
 period from the time when the goods
 are loaded on to the time they are
 discharged from the ship.

Article 2

In respect to the provisions of Article
 1, however, contract of carriage of
 goods by sea, the carrier, in relation
 to the loading, handling, stowage,
 lashing, unlash, care and discharge
 of such goods shall be subject to the
 provisions of Article 1.

In respect to the provisions of Article
 1, however, contract of carriage of
 goods by sea, the carrier, in relation
 to the loading, handling, stowage,
 lashing, unlash, care and discharge
 of such goods shall be subject to the
 provisions of Article 1.

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

Article 1^{er}.

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

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

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

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

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

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

Article 2.

Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur, dans tous les contrats de transport des marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et

International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading.

Article 1.

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

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

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

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

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

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

Article 2.

Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods shall be subject to the

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

Art. 1.

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

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

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

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

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

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

Art. 2.

Med förbehåll för bestämmelserna i artikel 6 skall fraktföraren, vad angår alla avtal om befordring av varor till havs, med avseende å lastningen, handhavandet, stuvningen, befordringen, förvaringen, vårdnaden och lossningen vara underkastad det ansvar och de förpliktelser, samt åtnjuta de rättigheter och friheter, som nedan omförmälas.

au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

Article 3.

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

(a) Mettre le navire en état de navigabilité;

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

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

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

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

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

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

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

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne

responsabilités and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article 3.

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

(a) Make the ship seaworthy;

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

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

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

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

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

(b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper;

(c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to

Art. 3.

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

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

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

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

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

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

c) varornas synliga tillstånd och skick.

Ingen fraktförare, befälhavare eller fraktförarens agent skall dock vara pliktig att ange eller upptaga i konossementet märken, ett antal, ett mått

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

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

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

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

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

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

En tout cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages á moins qu'une action ne soit intentée

state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

(4) Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b), and (c).

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

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

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year

eller en vikt, vilka han har allvarlig anledning misstänka icke noggrant återgiva de varor, han verkligen mottagit, eller vilka han saknat skäligen medel att undersöka.

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

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

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

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

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

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

dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

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

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

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

Article 4.

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne

after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

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

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

Article 4.

(1) Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due

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

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

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

Art. 4.

1. Varken fraktföraren eller fartyget skall vara ansvarig för förluster eller skador, som uppkomma eller orsakas av bristande sjövärdighet, utan så är att denna kan tillskrivas en fraktförarens brist på skälig omsorg för att sätta fartyget i sjövärdigt skick eller för att förse fartyget med behörig be-

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

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

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

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

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

(d) D'un «acte de Dieu»;

(e) De faits de guerre;

(f) Du fait d'ennemis publics;

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

(h) D'une restriction de quarantaine;

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

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

(k) D'émeutes ou de troubles civils;

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

diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped, and supplied, and to make the holds, refrigerating, and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article 3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

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

(a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.

(b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.

(c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.

(d) Act of God.

(e) Act of war.

(f) Act of public enemies.

(g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.

(h) Quarantine restrictions.

(i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.

(j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.

(k) Riots and civil commotions.

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

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

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

- a) Handlingar, försummelse eller fel av befälhavaren, besättningen, lotsen eller personer i fraktförarens tjänst vid navigeringen eller handhavandet av fartyget;
- b) En eldsvåda, med mindre den orsakats genom fel eller försummelse av fraktföraren;
- c) Faror, vådor eller ofall till havs eller på andra farvatten;
- d) En »Guds handling»;
- e) Krigshändelser;
- f) Åtgärd av det allmännas fiender;
- g) Ett beslag eller en tvångsåtgärd av furste, myndigheter eller folk eller en rättslig handräckningsåtgärd;
- h) En karantänsrestriktion;
- i) En handling eller underlåtenhet av avlastaren eller varornas ägare, hans agent eller representant;
- j) Strejker eller lockouter eller inställande eller hindrande av arbetet, av vad orsak det vara må, delvis eller helt;
- k) Uppror eller borgerliga oroligheter;
- l) En räddning eller ett försök till räddning av liv eller gods till havs;

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

(n) D'une insuffisance d'emballage;

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

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

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

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

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

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

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une pré-

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

(n) Insufficiency of packing.

(o) Insufficiency or inadequacy of marks.

(p) Latent defects not discoverable by due diligence.

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

(3) The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

(4) Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea, or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

(5) Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with goods in an amount exceeding 100 Pounds Sterling per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

This declaration if embodied in the bill of lading shall be prima facie

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

n) En otillräcklighet i inpackning;

o) En otillräcklighet eller bristfällighet i märken;

p) Förborgade fel, undgående skälig uppmärksamhet;

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

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

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

5. Fraktföraren liksom fartyget skola icke i något fall svara för förluster
av eller skador å varorna eller för förluster eller skador, som därmed samman-
hänga, till högre belopp än 100 pund sterl. för kolly eller enhet, eller mot-
svarande värde i annan myntenhet, med mindre dessa varors beskaffenhet och
värde angivits av avlastaren före deras inlastning och detta angivande upp-
tagits i konossementet.

Denna i konossementet sålunda intagna uppgift skall gälla som bevis, där
ej annat styrkes, men skall ej binda fraktföraren, som må därom anhängiggöra
talan.

somption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur, qui pourra la contester.

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

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

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

Article 5.

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

Aucune disposition de la présente

evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

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

Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading.

(6) Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Article 5.

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this Convention provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper. The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of

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

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

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

Art. 5.

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

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

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

Article 6.

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

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

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

lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of this Convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Article 6.

Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect:

Provided that this article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

Art. 6.

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

Varje sålunda träffat avtal skall hava full laga verkan.

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

Article 7.

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

Article 8.

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

Article 9.

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

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

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

Article 10.

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

Article 11.

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

Article 7.

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

Article 8.

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

Article 9.

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

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

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

Article 10.

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

Article 11.

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

Art. 7.

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

Art. 8.

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

Art. 9.

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

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

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

Art. 10.

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

Art. 11.

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

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

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

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

Article 12.

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

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

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

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

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

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

Article 12.

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

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

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

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

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

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

Art. 12.

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

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

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

Article 13.

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

Article 14.

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

Article 15.

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

Article 13.

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

Article 14.

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

Article 15.

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

Art. 13.

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

Art. 14.

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

Art. 15.

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

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

Article 16.

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

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

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

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

Article 16.

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

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

Protocole de signature.

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

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

Elles se réservent expressément le droit:

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

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

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

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

Art. 16.

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

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

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

Protokoll vid undertecknandet.

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

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

De förbehålla sig uttryckligen rätten:

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

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

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

(Underskrifter.)

Stockholm den 15 oktober 1927.

Till KONUNGEN.

Genom nådig remiss har anbefallts Kommerskollegium att, efter hörande av de organisationer och sammanslutningar inom näringslivet vilka Kollegium kunde finna lämpligt anmoda om yttrandes avgivande, inkomma med utlåtande över riksdagens skrivelse den 15 mars 1927, däri riksdagen anhållit, att Eders Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning, huruvida och på vilket sätt ändring rörande sjölagens bestämmelser om ersättning för överliggedagar borde åvägabringas, samt för riksdagen framlägga det förslag, vartill nämnda utredning kunde föranleda.

I anledning härav har Kollegium anmodat samtliga handelskamrar i riket att avgiva yttrande i ärendet ävensom berett Sveriges Allmänna Sjöfartsförening, Sveriges Redareförening, Sveriges Segelfartygsförening, Kanalflorens Rederiförening och Sveriges Fartygsbefäls Förening tillfälle att yttra sig i ämnet.

Sedan Sveriges Allmänna Sjöfartsförening och Sveriges Redareförening avgivit yttranden i ärendet och därvid framställt detaljerade förslag rörande ändringar i sjölagens förevarande bestämmelser och i samband därmed även upptagit till dryftande frågan om ändring av bestämmelserna i sjölagens 119 § rörande liggedagarnas antal, har Kollegium anmodat handelskamrarna att yttra sig jämväl över sålunda framställda förslag. Kollegium har numera mottagit yttranden i ärendet från samtliga förenämnda sammanslutningar med undantag av Sveriges Fartygsbefäls Förening.

Med återställande av remissakten och överlämnande av de inkomna yttrandena får Kollegium anföra följande.

I de avgivna yttrandena i ärendet gives allmänt uttryck för den uppfattningen, att bestämmelserna i 120 § sjölagen rörande ersättningen för överliggedagar äro föråldrade och i behov av omarbetning. Sedan 1891 års sjölag utfärdades, har ifrågavarande paragraf icke underkastats någon ändring. Efter tidpunkten härför hava emellertid tillkommit ej blott trafiken med motorfartyg av olika storlek och segelfartyg med hjälpmaskin, utan ock en väsentligt ökad användning inom fraktfarten av prämtonnaget. Redan på grund härav synes Kollegium en revision av nu ifrågavarande bestämmelser påkallad. Ytterligare och särskilt tala emellertid för en dylik revision de i och med krigs- och kristiden inträdda förändringarna i penningvärdet med därav följande i hög grad förändrade betingelser för sjöfarten i ekonomiskt hänseende, varav i sin tur följer att de i sjölagens 120 § fastställda ersättningsbeloppen i varje fall i viss utsträckning icke längre kunna tillgodose de syften, varför de från början varit avsedda. Visserligen synes av den förebragta utredningen framgå, att överliggetidsersättningen i stor utsträckning regleras genom avtal i certepartierna. Särskilt uppgives detta vara fallet beträffande fartyg, tillhörande högre storleksgrupper. Det uppgives emellertid också, att särskilt beträffande mindre fartyg dylika avtal ofta icke förekomma, och då samtidigt framgår, att det i främsta rummet i fråga om dessa fartyg skulle gälla, att de i sjölagen fastställda ersättningsbeloppen äro för små, synes det Kollegium, att en omarbetning av paragrafen är oundgänglig.

Sveriges Allmänna Sjöfartsförening och Sveriges Redareförening hava, såsom ovan nämnts, framlagt detaljerade förslag till ändring av förevarande bestämmelser i sjölagens 120 §, vilka förslag beträffande de fartygskategorier, som i båda föreningsarnas yttranden behandlats, sins emellan överensstämma. Beträffande dessa förslags närmare innehåll tillåter sig Kollegium hänvisa till yttrandena.

I åtskilliga av handelskamrarnas yttranden framställas anmärkningar mot vissa fartygskategoriernas beteckningar, varjämte ett flertal handelskamrar *dels* föreslår, att i stället för nettodräktigheten såsom grund för ersättningsbeloppens fixerande bruttodräktigheten måtte införas såsom sådan grund, *dels ock* giver uttryck för den meningen, att de av Sjöfartsföreningen och Redareföreningen föreslagna ersättningsbeloppen vore för höga eller i varje fall borde tåla någon jämkning nedåt. Ofta framhålles dessutom, att den utredning, som varit för vederbörande handelskammare tillgänglig, varit alltför otillräcklig för att kunna ligga till grund för ett definitivt bedömande av frågan om ersättningsbeloppens storlek.

Beträffande innebörden av en eventuell omarbetning av nu ifrågavarande bestämmelser vill Kollegium till en början framhålla, att ej heller Kollegium har tillgång till sådana sakuppgifter, vilka kunna bereda Kollegium möjlighet att utan vidare ingå på ett närmare bedömande av de framlagda förslagen eller över huvud taget på ett ingående bedömande av frågan om vilket innehåll som bör givas åt omarbetade bestämmelser i ämnet. Det skulle måhända kunna ifrågakomma, att Kollegium för bedömandet härav genom tillkallandet av sakkunniga sökt förskaffa sig mera omedelbar tillgång till den speciella sakkunskap, varförutan ett dylikt bedömande av förevarande fråga icke är möjligt. Emellertid synas Kollegium härvid alldeles särskilda omständigheter föreligga, vilka enligt Kollegii mening göra ett dylikt förfaringsätt i frågans nuvarande läge ändamålslost eller i varje fall mindre lämpligt. Kollegium syftar härvid på det kända förhållandet, att frågan om revision av skilda delar av sjölagen varit eller är föremål för interskandinaviskt samråd. Sålunda föreligger, enligt vad Kollegium har sig bekant, redan sedan juli månad 1924 ett förberedande utkast till reviderade bestämmelser om befraktning, utgörande resultatet av dylikt samråd. I dessa preliminärt föreslagna bestämmelser ingå föreskrifter i avseende å liggedagar och överliggetidsersättning såsom en detalj. Det säger sig självt, att det icke för Sveriges vidkommande kan ifrågakomma att ens beträffande särskilda detaljer av det författningskomplex, som sålunda är föremål för interskandinaviskt samarbete, vidtaga ensidiga revisionsåtgärder, utan böra givetvis dylika åtgärder ske i samförstånd med övriga i nämnda samarbete deltagande länder. Vid sådant förhållande anser Kollegium, att även den nu förevarande speciella frågan bör bliva föremål för närmare övervägande i samråd med dessa länder. Då bestämmelserna angående överliggetidsersättning synas Kollegium vara i särskilt trängande grad i behov av revision, synes det Kollegium önskvärt att, för den händelse samarbetet beträffande övriga bestämmelser angående befraktning icke avses skola slutföras inom den närmaste tiden, frågan om revision av de förra bestämmelserna behandlas för sig i syfte att desamma snarast möjligt ersättas av nya, mera moderna än de nuvarande. Huruvida därvid detaljerade ersättningsskalor, på sätt av Sjöfartsföreningen och Redareföreningen föreslagits, böra ifrågakomma eller stadgandena böra erhålla en mera allmänt hållen avfattning i överensstämmelse med vad fallet är i ovannämnda utkast, är ett spörsmål, som givetvis vid nu åsyftad utredning under interskandinaviskt samarbete måste upp- tagas till fortsatt närmare dryftande. Härutinnan anser sig Kollegium i frågans nuvarande läge icke böra göra annat uttalande, än att Kollegium velat understryka, att, å ena sidan, vissa skäl utan tvivel tala till förmån för en

närmare detaljreglering av ersättningen så tillvida, som avtal om överliggetidsersättningens storlek, såsom ovan nämnts, ofta icke förekommer beträffande det mindre fartygstonnaget, och det dessutom ligger nära till hands att antaga, att åtminstone under för sjöfarten dåliga konjunkturet det särskilt för dessa mindre fartyg kan vara skäligt och lämpligt med det stöd, som, även för det fall att avtal om ersättningens storlek ingås, måste vid sådant avtals ingående anses ligga i en ändamålsenligt avvägd, mera fix grund för ersättningens beräkande. Å andra sidan tala ganska bestämt emot nu åsyftad detaljreglering, särskilt i en författning av civillags natur, senare tids erfarenheter rörande penningvärdets växlingar. Emot en sådan detaljreglering, i varje fall för närvarande, av förevarande spörsmål i närmare överensstämmelse med Sjöfartsföreningens och Redareföreningens förslag talar ock i viss mån den jämväl i åtskilliga av de avgivna yttrandena omnämnda omständigheten, att för närvarande är beroende på prövning ett av särskilda sakkunniga, Sjöfartsavgifts-sakkunniga av år 1924, avgivet betänkande rörande ändrade grunder för beräkandet av allmänna sjöfartsavgifter, vilket betänkande avser införande av den s. k. totala bruttodräktigheten såsom grund för beräkningen av dylika avgifter. Då detta förslags realiserande måhända skulle medföra slopande av uppgiften om fartygs nettodräktighet, kan det synas olämpligt att nu på en särskild punkt utforma ett stadgande, avsett att gälla för längre tid framåt men byggt på nettodräktigheten såsom beräkningsgrund.

Sjöfartsföreningen och Redareföreningen hava, såsom förut antytts, i detta sammanhang på anförda skäl framfört önskemål om revision jämväl av de i sjölagens 119 § inrymda bestämmelserna om liggedagarnas antal. Under hänvisning till att detta spörsmål icke kunde anses innefattat i riksdagens förevarande begäran om utredning har ett flertal handelskamrar icke ansett sig böra ingå på ett bedömande därav. Det synes Kollegium emellertid, som om de skäl, vilka av föreningarna åberopats till stöd för deras framställning i denna del, icke kunna fränkännas fog. Kollegium anser sålunda att, även om riksdagens skrivelse i ämnet kanske icke kan anses omfatta jämväl denna fråga, de olika frågorna om revision av sjölagens 120 §, respektive omarbetning av dess 119 §, dock äga det samband med varandra, att ett övervägande av båda dessa frågor i ett sammanhang skulle, med hänsyn även till de av föreningarna anförda skälen, icke vara ur vägen.

På grund av vad sålunda anförts hemställer Kollegium, att sjölagens 120 § måtte med det snaraste varda i skandinaviskt samråd omarbetad, samt att i samband därmed jämväl frågan om revision av samma lags 119 § måtte tagas under övervägande.

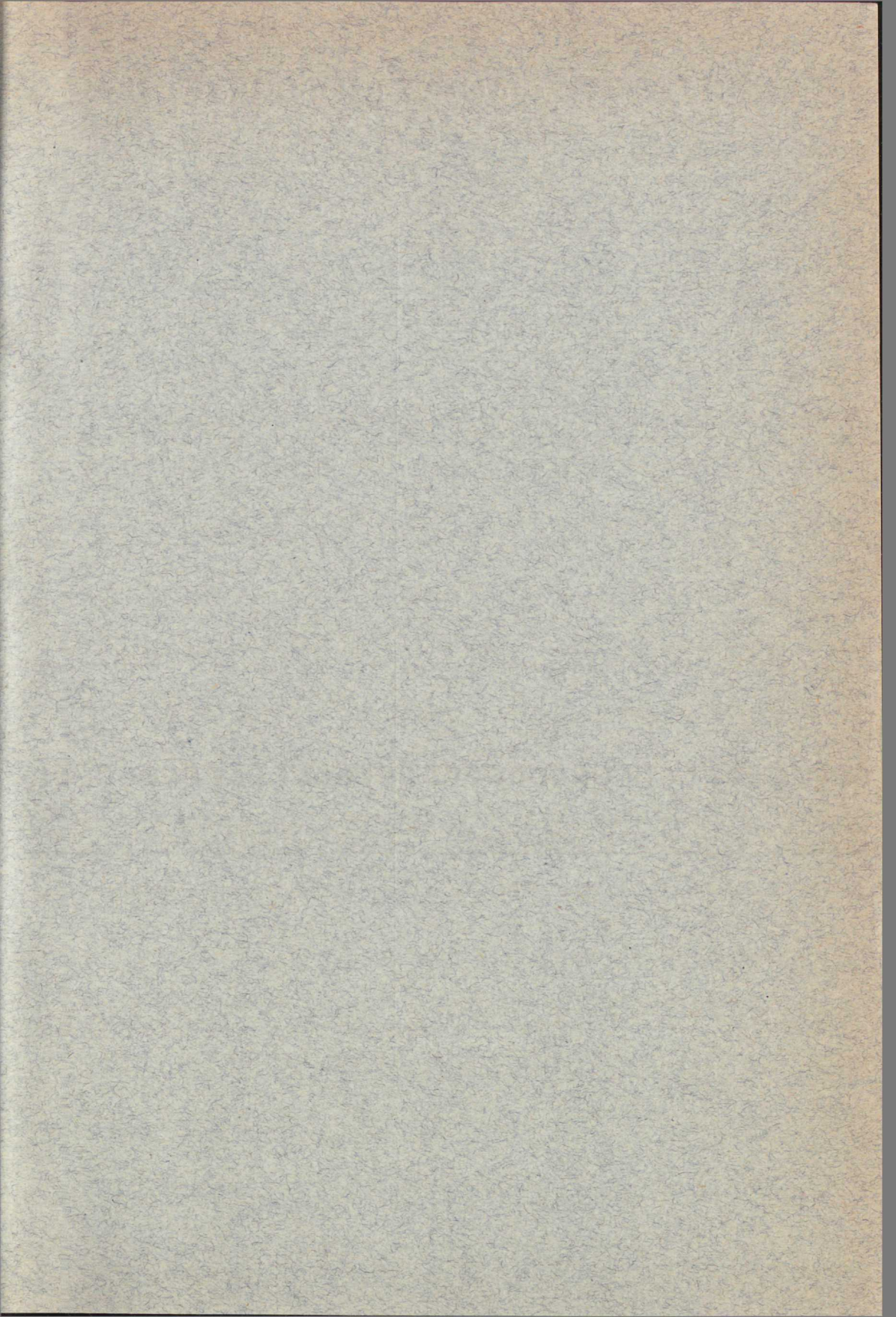
Vid detta ärendes avgörande har deltagit, jämte undertecknade, t. f. kommerserådet Åmark.

Underdånigst

K. A. FRYXELL.

C. E. Landberg.

CARL MALMÉN.



Statens offentliga utredningar 1930

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättskipning. Fångvård.

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Förslag till vissa ändringar i vallagen för skyddande av partibeteckningar. [5]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Socialpolitik.

Domänverkets omfattning, uppgifter och organisation. [8]

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Jordbruksutredningens betänkanden. 1. Betänkande ang. åtgärder för vete- och rågmärnadens stödjande. [1] 2. Betänkande ang. jordbrukets kreditförhållanden. [2] 3. Betänkande ang. vissa åtgärder för mejerihanteringen och smörexportens främjande. [4]

Utredning och förslag beträffande åtgärder för ökad användning av svenska lantbruksprodukter vid allmänna inrättningar m. m. [10]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

Betänkande med förslag till lotsförordning samt andra författningar och föreskrifter rörande lotsverket. [7]
Utkast till lagbestämmelser om befraktning. [11]

Kommunikationsväsen.

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

Skydd för äldre kulturföremål. [3]
Betänkande med förslag ang. ordnandet av den lägre lantbruksundervisningen. [9]

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.
Gränsen för Sveriges territorialvatten. [6]