



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

28 SEP 1961
STOCKHOLM

SOU
1961:33 A

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1961:33

Justitiedepartementet



**REDAREANSVARETS
BEGRÄNSNING**

BETÄNKANDE AVGIVET AV
SJÖLAGSKOMMITTÉN

Stockholm 1961

STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1961

Kronologisk förteckning

1. Totalisatorverksamheten. Idun. 140 s. Jo.
2. Sparstimulerande åtgärder. Idun. 121 s. Fl.
3. Effektivare prisövervakning. Idun. 177 s. H.
4. Automatisk databehandling inom folkbokförings- och uppbördsväsendet. Idun. 230 s. Fl.
5. Begravningsplatser och gravar. Norstedt & Söner. 188 s. Ju.
6. Underrätterna. Idun. 339 s. Ju.
7. Enhetlig ledning av krigsmakten. Beckman. 120 s. Fö.
8. Om läkarbehov och läkartillgång. Idun. 228 s. I.
9. Principer för en ny kommunindelning. Beckman. 248 s. I.
10. Preliminär nationalbudget för år 1961. Marcus. V + 105 s. Fl.
11. Den allmänna brottsregistreringen. Kihlström. 318 s. Ju.
12. Statliga belastningsbestämmelser av år 1960 för byggnadsverk. Idun. 50 s. K.
13. Lantbrukets yrkesskolor. Kihlström. 206 s. Jo.
14. Pensionsstiftelser. I. Marcus. 184 s. Ju.
15. Polisens brottsbekämpande verksamhet. Idun. 251 s. + 2 s. ill. I.
16. Kriminalvård i frihet. Idun. 137 s. Ju.
17. Hjälpmedel i skolarbetet. Idun. 244 s. + 12 s. ill. E.
18. Totalförsvarets upplysningsverksamhet. Kihlström. 90 s. Fö.
19. Byggnadsindustrins arbetskraft. Idun. 150 s. S.
20. Vissa frågor rörande allmänna val. Idun. 173 s. Ju.
21. Författningsutredningen. V. Organisationer. Beslutsteknik. Valsystem. Idun. 362 s. Ju.
22. Den svenska utvecklingshjälpens administration. Kihlström. 74 s. U.
23. Svensk trafikpolitik. I. Idun. 387 s. K.
24. Svensk trafikpolitik. II. Idun. 163 s. K.
25. Flygbuller som samhällsproblem. Idun. 200 s. Fö.
26. Reviderad nationalbudget för år 1961. Marcus. V + 87 s. Fl.
27. Skifferoljefrågan. Norstedt & Söner. 144 s. H.
28. Kungl. Teatern. Verksamhet och ekonomi. Marcus. 320 s. E.
29. Förtidspensionering och sjukpenningförsäkring m. m. Idun. 341 s. S.
30. Grundskolan. Hægström. 881 s. E.
31. Läroplaner för grundskola och fackskolor. Idun. 388 s. E.
32. Handläggningen av bostadslån. Idun. 101 s. S.
33. Redareansvarets begränsning. Idun. 101 s. Ju.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1961:33

Justitiedepartementet



REDAREANSVARETS
BEGRÄNSNING

BETÄNKANDE AVGIVET AV
SJÖLAGSKOMMITTÉN

IDUNS TRYCKER AKTIEBOLAG ESSELTE AB
STOCKHOLM 1961

Innehåll

<i>Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Justitiedepartementet. . .</i>	5
----------------------------------------------------------------------------------------	---

FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

Lag om ändring i sjölagen	7
Lag om ändring i 62 § utsökningslagen	13
Kungörelse med vissa föreskrifter angående tillämpningen av 259 § 2 mom. sjölagen	14

MOTIV

I. Förslagets huvudgrunder	15
II. Specialmotivering	20
A. Sjölagen.	20
216 § och 224 § femte stycket	20
254 §	20
255 §	30
256 §	36
257 §	38
258 §	41
259 §	43
260 §	50
261 §	51
262 §	53
263 §	54
323 §	55
Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	56
B. Lag om ändring i 62 § utsökningslagen	57
C. Kungörelse med vissa föreskrifter angående tillämpningen av 259 § 2 mom. sjölagen	57

BILAGOR

1. Begränsningsbelopp för fartyg i olika storlekar	58
2. 1957 års internationella konvention angående begränsningen av redares ansvarighet, jämte översättning	59
3. Parallella lagtexter	85

FÖRKORTNINGAR

AfS	Arkiv for Sjørett
CMI	Comité Maritime International
L. Rep.	Lloyd's List Law Reports
ND	Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
NJA	Nytt Juridisk Arkiv
SFS	Svensk Författningssamling

FÖRRTNINGAR

1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15
16	16
17	17
18	18
19	19
20	20
21	21
22	22
23	23
24	24
25	25
26	26
27	27
28	28
29	29
30	30
31	31
32	32
33	33
34	34
35	35
36	36
37	37
38	38
39	39
40	40
41	41
42	42
43	43
44	44
45	45
46	46
47	47
48	48
49	49
50	50
51	51
52	52
53	53
54	54
55	55
56	56
57	57
58	58
59	59
60	60
61	61
62	62
63	63
64	64
65	65
66	66
67	67
68	68
69	69
70	70
71	71
72	72
73	73
74	74
75	75
76	76
77	77
78	78
79	79
80	80
81	81
82	82
83	83
84	84
85	85
86	86
87	87
88	88
89	89
90	90
91	91
92	92
93	93
94	94
95	95
96	96
97	97
98	98
99	99
100	100

NOTIS

1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15
16	16
17	17
18	18
19	19
20	20
21	21
22	22
23	23
24	24
25	25
26	26
27	27
28	28
29	29
30	30
31	31
32	32
33	33
34	34
35	35
36	36
37	37
38	38
39	39
40	40
41	41
42	42
43	43
44	44
45	45
46	46
47	47
48	48
49	49
50	50
51	51
52	52
53	53
54	54
55	55
56	56
57	57
58	58
59	59
60	60
61	61
62	62
63	63
64	64
65	65
66	66
67	67
68	68
69	69
70	70
71	71
72	72
73	73
74	74
75	75
76	76
77	77
78	78
79	79
80	80
81	81
82	82
83	83
84	84
85	85
86	86
87	87
88	88
89	89
90	90
91	91
92	92
93	93
94	94
95	95
96	96
97	97
98	98
99	99
100	100

ILLUOR

1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15
16	16
17	17
18	18
19	19
20	20
21	21
22	22
23	23
24	24
25	25
26	26
27	27
28	28
29	29
30	30
31	31
32	32
33	33
34	34
35	35
36	36
37	37
38	38
39	39
40	40
41	41
42	42
43	43
44	44
45	45
46	46
47	47
48	48
49	49
50	50
51	51
52	52
53	53
54	54
55	55
56	56
57	57
58	58
59	59
60	60
61	61
62	62
63	63
64	64
65	65
66	66
67	67
68	68
69	69
70	70
71	71
72	72
73	73
74	74
75	75
76	76
77	77
78	78
79	79
80	80
81	81
82	82
83	83
84	84
85	85
86	86
87	87
88	88
89	89
90	90
91	91
92	92
93	93
94	94
95	95
96	96
97	97
98	98
99	99
100	100

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Justitiedepartementet

Genom beslut den 31 januari 1958 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för justitiedepartementet att tillkalla högst sex sakkunniga jämte sekreterare för att verkställa översyn av sjölagstiftningen och därmed sammanhängande frågor, att utse en av de sakkunniga att vara ordförande samt att i mån av behov utse experter att biträda de sakkunniga. Vidare uppdrog Kungl. Maj:t åt de sakkunniga jämte sekreteraren att från svensk sida delta i de överläggningar i förevarande ämnen, som kunde komma till stånd med sakkunniga från övriga nordiska länder.

Med stöd av nämnda bemyndigande tillkallade dåvarande departementschefen *dels* den 21 mars 1958 såsom sakkunniga justitierådet Erik Hagbergh, tillika ordförande, redaktören Hj. Bååw, Sveriges fartygsbefälsförening, direktören, jur. dr Nils Grenander, Sveriges redareförening, sjöfartsrådet G. Lindencrona, förbundsordföranden J. S. Thore, Svenska sjöfolksförbundet, och direktören C. E. Åhmansson, Sveriges ångfartygs assurans förening, *dels ock* den 22 april resp. den 1 oktober 1958 såsom experter dispasschören K. Pineus och advokaten Lennart Hagberg. Till sekreterare åt de sakkunniga förordnades den 22 april 1958 assessorn i hovrätten för Västra Sverige S. Petterson.

De sakkunniga har antagit benämningen *sjölagskommittén*.

Enligt de för sjölagskommittén gällande direktiven ankommer det på kommittén att verkställa en översyn av åtskilliga, närmare angivna delar av sjölagstiftningen. I den mån lagändring i något avseende finnes vara särskilt brådskande och angelägen föreligger ej hinder mot att utredningen, om det kan ske utan att utredningsarbetet förryckes, redovisar sitt förslag därtill innan uppdraget i dess helhet slutföres.

Bland de spørsmål, som det åligger sjölagskommittén att utreda, nämnes i direktiven de lagstiftningsproblem som uppkommer vid en svensk

anslutning till en den 10 oktober 1957 vid en diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel antagen konvention rörande begränsning av redares ansvarighet. Denna konvention — vilken undertecknats av Sverige — skall i förhållande mellan konventionsstater ersätta och upphäva en den 25 augusti 1924 antagen konvention i samma ämne. Sistnämnda konvention har ratificerats av Sverige och ligger till grund för de i 10 kap. sjölagen upptagna reglerna angående begränsning av redareansvaret.

Internationell enhetlighet på det område, som avses med 1957 års konvention, är av stor praktisk betydelse för sjöfartsnäringen. Sjölagskommittén har ansett det vara angeläget att möjlighet utan dröjsmål skapas för vårt land att i sin lagstiftning genomföra konventionens regler. På grund härav har kommittén utbrutit detta problemkomplex till särskild behandling.

Samråd har under arbetets gång ägt rum med sjölagskommittéer vilka under åren 1957 och 1958 tillsatts i Danmark, Finland och Norge. Sålunda har begränsningen av redareansvaret — ävensom andra delar av utredningsuppdraget — diskuterats vid konferenser mellan de nordiska sjölagskommittéerna i Oslo i augusti 1958 och i Köpenhamn i augusti 1959, varjämte ett av företrädare för kommittéerna bestående redaktionsutskott sammanträtt i Stockholm i mars och augusti 1960. Detta samarbete har lett till att i de fyra nordiska länderna utarbetats väsentligen överensstämmande lagförslag i förevarande ämne.

Sjölagskommittén får härmed vördsamt överlämna betänkande med förslag till ändring av 10 kap. sjölagen m. m. Förslaget förutsätter att Sverige vid ratifikation av 1957 års konvention utnyttjar de möjligheter till förbehåll som föreligger enligt det vid konventionen fogade signaturprotokollet. Förslaget förutsätter vidare att vårt land uppsäger 1924 års konvention om redareansvarets begränsning.

Stockholm den 30 juni 1961.

Erik Hagbergh

Hjalmar Bååw

Nils Grenander

Gustaf Lindencrona

Johan S. Thore

Carl Erik Åhmansson

/ Sven Petterson

Förslag

till

Lag om ändring i sjölagen den 12 juni 1891 (nr 35 s. 1)

Härigenom förordnas, att 10 kap. samt 216, 224 och 323 §§ sjölagen den 12 juni 1891 skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

216 §.

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

224 §.

Var som — — — deras räddning.
Den, som — — — till bärgarlön.
Bärgarlön skall, — — — detta senare.
Åligger det — — — av avtalet.
Har gods eller något, som hört till gods, bärgats, häfte ägaren med det bärgade, men svare ej personligen.
Kunna parterna — — — av domstol.

10 kap. Om begränsning av redares ansvarighet

254 §.

1 mom. Redares ansvarighet vare begränsad vad angår:

1. ersättning för skada å person, som befinner sig ombord på fartyget för att medfölja detta, och för skada å egendom ombord;
2. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av någon som befinner sig ombord på fartyget;
3. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av omständighet som hänför sig till navigeringen eller handhavandet av fartyget eller lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna;
4. ersättning för skada å hamn-, bassäng- eller vattenvägsanläggning; samt
5. ersättning på grund av laglig förpliktelse att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord å sådant fartyg.

Begränsningen gäller dock ej ansvarighet på grund av skada som åsamkats befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon hos redaren anställd person, då han befinner sig ombord eller utför arbete i

fartygets tjänst. Den avser ej heller ansvarighet på grund av fel eller försummelse av redaren själv, med mindre denne begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning.

Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.

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

255 §.

1 mom. Är ansvarigheten begränsad, svarar redaren intill ett belopp beräknat efter 1 000 francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst 150 000 francs.

Inträffar skada å person, höjes ansvarighetsgränsen i vad avser sådan skada med 2 100 francs för ton, dock med minst 630 000 francs.

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

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

256 §.

Den ansvarighetsgräns, varom i 255 § stadgas, skall tillämpas i fråga om fordringar beträffande vilka ansvarigheten är begränsad och vilka uppkommit på grund av en och samma händelse.

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

Fördelningen av ansvarighetsbelopp skall ske i förhållande till fordringarnas storlek.

Visar redaren att han måst gälda fordran som avses i denna paragraf, skall fordringsbeloppet medtagas vid beräkningen av ansvarigheten gentemot övriga borgenärer, såvitt fordringen kunnat enligt svensk rätt göras gällande mot redaren. Visar redaren att han, oaktat krav ännu ej skett, framdeles har att gälda fordran som avses i denna paragraf, skall jämväl den fordringen tagas i beräkning.

257 §.

Har redaren till befrielse från utmätning, kvarstad eller annan handräkning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, inom

riket hos rätten eller överexekutor ställt säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § jämte ett av rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken, må säkerheten åberopas gentemot alla borgenärer för vilkas fordringar gäller begränsning till samma ansvarighetsbelopp; och skall säkerheten anses vara ställd till förmån för alla sådana borgenärer.

Om redaren i fall, varom i första stycket förmåles, har ställt säkerhet för ett mindre belopp än där avses, äger han hos samma myndighet ställa säkerhet för återstoden. Därest så sker, gäller i övrigt vad i första stycket stadgas.

Har redaren ställt full säkerhet efter vad i första eller andra stycket sägs, äger han påfordra frigivande av tidigare ställd säkerhet för fordran som avses med den fulla säkerheten.

Vad i denna paragraf är stadgat om säkerhet som inom riket ställts hos rätten eller överexekutor skall äga motsvarande tillämpning i fråga om säkerhet som ställts hos vederbörlig myndighet i Danmark, Finland eller Norge.

258 §.

Har redaren tillhörig egendom utmätts eller belagts med kvarstad eller eljest underkastats handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, och förmår redaren visa, att han utom riket ställt tillräcklig och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 §, må utmätningen, kvarstaden eller handräckningen hävas.

I fall, som avses i första stycket, skall utmätningen, kvarstaden eller handräckningen hävas, om säkerheten ställts:

1. i den hamn där den händelse inträffat varå fordringen grundas, eller, om händelsen ej ägt rum i hamn, i den första hamn som fartyget anlöpt efter händelsen;
2. i landsättningshamnen, om fordringen avser skada å person; eller
3. i lossningshamnen, om fordringen avser skada å last.

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

Begär redaren frigivande av säkerhet som han inom riket ställt till befrielse från utmätning, kvarstad eller annan handräckning, skall vad i denna paragraf är stadgat om hävande av handräckningsåtgärd äga motsvarande tillämpning.

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

Det åligger dispaschören att genom kungörelse, som en gång införes i tidning genom vilken offentliggörande på ändamålsenligt sätt kan ske, anmana sakägarna att inom viss förelagd tid skriftligen anföra vad de till bevakande av sin rätt akta nödigt ävensom ingiva de handlingar, vilka de vilja åberopa. I övrigt skall i tillämpliga delar gälla vad om dispasch vid gemensamt haveri är stadgat.

Kostnaden för dispasch, som avses i detta moment, vare redaren skyldig att ersätta, såframt ej borgenär utan skälig orsak hänskjutit saken eller eljest särskilda skäl till annat föranleda.

2 mom. Har tvist om beräkningen av belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad enligt 255 §, hänskjutits till dispaschör, äger redaren fullgöra sin betalningsskyldighet genom att hos dispaschören för borgenärernas räkning nedsätta ett belopp motsvarande hans fulla ansvarighet enligt 255 § jämte ränta därå, beräknad efter fem procent om året från dagen för den händelse, som grundat ansvarighet, till dagen för nedsättningen, samt ett av dispaschören bestämt tillägg för kostnader i saken. Om det nedsatta beloppet sedermera visar sig ej förslå till att täcka det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § jämte ränta, beräknad på sätt nyss sagts, ävensom redarens ansvarighet gentemot borgenärerna för kostnader i saken, åligger det dispaschören att genast anmana redaren att nedsätta det felande. Dispaschören skall ofördröjligen göra nedsatt belopp räntebärande genom att detsamma i svenskt mynt insättes i svensk bankinrättning.

Sedan fördelningen blivit bestämd genom lagakraftvunnen dispasch eller dom eller genom överenskommelse mellan sakägarna, åligger det dispaschören att utanordna det tillgängliga beloppet till borgenärerna. Ej må återbetalning till redaren ske i vidare mån än det tillgängliga beloppet överstiger summan av hans ansvarighet enligt 255 § jämte ränta därå, beräknad efter fem procent om året från dagen för den händelse, varom fråga är, och av hans ansvarighet för kostnader i saken; dock skall vad nu sagts ej verka inskränkning i rätten till återvinning i redarens konkurs.

Har mellan redaren och borgenärerna träffats särskild överenskommelse angående storleken av det belopp, vartill redarens begränsade ansvarighet skall anses uppgå, äger redaren fullgöra sin betalningsskyldighet genom att

för borgenärernas räkning nedsätta beloppet hos dispaschören i ort varom i 1 mom. första stycket förmåles; och skall vad i 2 mom. första och andra styckena är stadgat äga motsvarande tillämpning.

260 §.

Har redaren utbetalt vad enligt ovan givna bestämmelser om begränsning av ansvarigheten ålåg honom att utgiva och visar sig sedan annan borgenär äga rätt till betalning, är redaren dock icke till vidare betalningsskyldighet förbunden, där antagas må att han då betalningen erlades eller, om den skedde enligt lagakraftvunnen dispasch eller dom, denna meddelades icke ägde och ej heller genom vederbörlig undersökning kunnat få kunskap om den andres fordran.

Borgenär, som sålunda uppburit vad rätteligen bort tillkomma annan, svarar därmed för den andres fordran, där han om samma fordran ägde kunskap då han erhöll betalningen.

261 §.

Vad i detta kapitel är stadgat skall äga tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet som åvilar fartygets ägare eller befraktare eller den som i redares ställe handhaver fartygets drift.

Detsamma gäller ansvarighet vilken, även om den grundar sig på fel eller försummelse, åvilar befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon som är anställd hos redaren, ägaren, befraktaren eller hos den som i redares ställe handhaver fartygets drift, såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten.

Det sammanlagda beloppet av redares och övriga i denna paragraf omförmälda personers ansvarighet för fordringar, som uppkommit på grund av en och samma händelse, skall ej överstiga det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 §.

262 §.

Vad i detta kapitel är stadgat äger tillämpning närhelst begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk myndighet.

Beträffande ansvarighet som avses i 254 § 1 mom. andra stycket första punkten skall dock frågan, huruvida och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad, avgöras efter den lag, som gäller för tjänsteavtalet, såframt fartyget hör hemma i främmande stat och tjänsteavtalet regleras av lagen i stat ansluten till 1957 års internationella konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.

263 §.

Konungen äger förordna, att i stället för bestämmelserna i detta kapitel andra regler skola här i riket tillämpas i fråga om fartyg hemmahörande

i annan främmande stat än sådan, som utan förbehåll anslutit sig till 1957 års internationella konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.

323 §.

Om rådhusrätts behörighet att upptaga tvistemål enligt denna lag gäller i tillämpliga delar vad angående laga domstol i tvistemål i allmänhet är stadgat. Talan må ock väckas vid rådhusrätten i den ort där fartyget finnes eller, såvitt angår fordran för vilken hos behörig myndighet säkerhet ställts till befrielse från kvarstad eller annan handräckning beträffande fartyget eller frakten, hos rådhusrätten i den ort där säkerheten ställts; ändå att säkerheten frigivits, må talan hos sistnämnda rådhusrätt väckas angående fordran som säkerheten avsett. Finnes ej rådhusrätt å ort, där svarenden enligt vad sålunda är föreskrivet må sökas, äger kåranden instämma tvisten till den rådhusrätt som är närmast den orten.

Äro flera redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses som rederiets hemvist.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer. 10 kap. sjölagen i dess nu gällande lydelse skall dock fortfarande äga tillämpning i fall då den händelse, varå ansvarigheten grundas, inträffat före ikraftträdandet, så ock om det fartyg, beträffande vilket begränsning av ansvarigheten åberopas, hör hemma i stat, i förhållande till vilken Sverige är bundet av 1924 års internationella konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.

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

Förslag

!!!

Lag om ändring i 62 § utsökningslagen

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

62 §.

Av gäldenärs — — — med lösören.

Häftar på — — — övriga tillgångar.

Vid utmätning för fordran på grund av avbetalningsköp skall föreskriften i 16 § andra stycket lagen om avbetalningsköp iakttagas.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

Förslag

till

**Kungörelse med vissa föreskrifter angående tillämpningen av 259 §
2 mom. sjölagen**

Kungl. Maj:t har funnit gott förordna att medel, vilka avses i 259 § 2 mom. första stycket tredje punkten sjölagen, skola placeras å räkning som giver högsta gällande inlåningsränta; dock må avvikelse härifrån ske, om i visst fall sådant påkallas av uppsägningstidens längd eller av andra särskilda skäl. I ettvart begränsningsärende skall användas ett särskilt bankkonto.

Denna kungörelse träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

I. Förslagetets huvudgrunder

Det sjörättsliga regelsystemet innehåller olika grupper av stadganden som syftar till att utjämna och fördela de ekonomiska följderna av inträffad skada. Bland dessa stadganden må nämnas reglerna om gemensamt haveri, om maximering av redarens ansvarighet till visst belopp för kolli eller annan enhet av det transporterade godset och om begränsning av redarens sammanlagda ansvarighet. Sistnämnda slag av begränsning brukar kallas ansvarsbegränsning men benämnes understundom också globalbegränsning.

Regler om ansvarsbegränsning återfinnes i praktiskt taget alla sjörättsliga system. Beträffande deras historiska ursprung har olika uppfattningar gjort sig gällande; i stort sett torde dock enighet råda därom att de kan härledas åtminstone från 1500-talet.¹ Under skilda tider och i skilda länder har framförts olika motiveringar för detta rättsinstitut.² I motiven till 1891 års sjölag uttalades att den som bedrev en med så stor risk förenad näring, som sjöfarten var, borde sättas i tillfälle att åtminstone i någon mån beräkna, vad han vedervågade.³ Enligt senare nordisk doktrin utgöres den rättspolitiska grunden för ansvarsbegränsningen av önskemålet att befria redaren från ansvarighet för katastrofrisker som han icke rimligen kan täcka genom försäkring.⁴

Skilda sjörättsordningar uppvisade så småningom betydande inbördes olikheter både i fråga om bestämmandet av de slag av fordringar, som föll inom området för ansvarsbegränsningen, och beträffande sättet för begränsningens genomförande. Begränsningsområdet kom jämlikt engelsk rätt att omfatta endast de för sjöfarten centrala riskerna, medan de kontinentala sjölagarna tillät begränsning i avseende å ett större antal slag av fordringar. Vad angår sättet för begränsningens genomförande uppkom tre olika huvudmetoder, nämligen det engelska systemet, abandonsystemet och exekutionssystemet.⁵ De två förstnämnda byggde på en personlig ansvarighet för

¹ Jfr *Grenander*: Studier rörande redarens legala begränsning s. 9 ff; *Dawson R. Miller*: The Limitation of Shipowners' Liability both Historical and Comparative (Association of Average Adjusters. Report of the General Meeting 1953. London 1953) s. 5—6; Report of the Regular Stated Meeting of the Association of Average Adjusters of the United States, 1960, s. 298 f.

² *Grenander* a. a. s. 32 ff.

³ 1887 års betänkande med förslag till sjölag, motiven s. 14.

⁴ *Brækhus*: Det begränsade rederansvar (Norsk forsikringsjuridisk forenings publikasjoner Nr. 22) s. 17.

⁵ Jfr *Wikander*: Redarens ansvar och sjöpanträtt enligt 1928 års lagstiftning (Stockholm 1929) s. 23—24; *NJA* II 1936 s. 182 ff; *Grenander* a. a. s. 12 ff; *Brækhus* a. a. s. 5 ff; *Pineus*: Begränsat redarens ansvar vid kollision (ND 1945 s. 70 ff).

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

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

Olikheterna mellan de skilda rättssystemen medförde betydande praktiska olägenheter för sjöfartsnäringen, och strävanden till en unifiering av reglerna om ansvarsbegränsningen gjorde sig gällande redan på 1880-talet. Efter bildandet år 1897 av Comité Maritime International (CMI) kom verksamheten huvudsakligen att bedrivas av denna sammanslutning. Arbetet ledde till att en internationell konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användes till fart i öppen sjö, antogs på en diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel år 1924. Konventionen innebar en kompromiss mellan engelsk och kontinental uppfattning såväl i fråga om tillämpningsområdet för begränsningsreglerna som rörande sättet för begränsningens genomförande. Begränsningsområdet blev minskat i förhållande till vad som gällde enligt de kontinental systemen. Beträffande sättet för begränsningens genomförande föreskrevs, att begränsningen skulle avse förpliktelser som uppkommit på grund av en och samma händelse och att personlig ansvarighet skulle gälla för redaren i förening med rätt för honom att beträffande ansvarighet för egendomsskador välja mellan begränsning till värdet av sjöförmögenheten, därvid fartygets värde efter olyckan utgjorde beräkningsgrund, eller begränsning till ett belopp, beräknat efter visst antal engelska guld pund för ton av fartygets dräktighet.⁶ Vad angick personskador skulle oberoende av sjöförmögenheten inträda en ytterligare

⁶ På grund av denna valrätt har man kallat systemet i 1924 års konvention för *optionssystemet*. Sagda term hade redan före tillkomsten av 1924 års konvention använts beträffande andra liknande system; jfr *Grenander* a. a. s. 14.

ansvarighet intill visst antal engelska guldpond för ton av fartygets dräktighet.

I Sverige utfärdades år 1928 en på 1924 års konvention grundad lagstiftning.⁷ Reglerna i ämnet upptogs i 10 kap. sjölagen. Ikraftträdandet av lagstiftningen — vilken tillkommit under nordiskt lagsamarbete — gjordes beroende av Kungl. Maj:ts förordnande och som ett villkor för sådant förordnande ansågs böra gälla att ett större antal av de makter, med vilka vi stod i beröring i sjöfartshänseende, tillträdde konventionen. Vårt land ratificerade konventionen först år 1938 och lagstiftningen trädde i kraft den 1 januari 1939.⁸ Motsvarande lagstiftning hade då sedan några år tillämpats i Danmark, Finland och Norge. Bland de mera betydande sjöfartsländerna har, förutom de nordiska staterna, endast Belgien, Frankrike och Spanien anslutit sig till konventionen. Utanför densamma står bl. a. U. S. A.,⁹ Storbritannien, Västtyskland, Nederländerna, Italien, Grekland och Japan samt de s. k. flags of convenience-länderna. Förhoppningarna om ett mera allmänt godtagande av konventionen har sålunda icke infriats.

Den ringa anslutningen till 1924 års konvention föranledde CMI att i slutet av 1940-talet gripa sig an med arbetet på en ny konvention rörande globalbegränsningen.¹⁰ Efter det att frågan behandlats av CMI vid konferenser i Brighton 1954 samt i Antwerpen och Madrid år 1955,¹¹ sammankallades år 1957 en diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel.¹² En internationell konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användes till fart i öppen sjö, antogs därvid och undertecknades av sjutton stater, däribland Sverige, Belgien, Brasilien, Canada, Frankrike, Indien, Italien, Nederländerna, Polen, Spanien och Västtyskland.

Den nya konventionen innebär, i jämförelse med 1924 års konvention, att begränsningsområdet minskas samt att möjligheten att lägga sjöförmögenhetens värde till grund för beräkningen av ansvarighetsgränsen bortfaller; beräkningen skall ske efter viss kvantitet guld för ton av fartygets dräktighet. Det engelska systemet har sålunda i betydande mån segrat över de tidigare kontinentala uppfattningarna. Ansvarighetsgränsen ligger beträff-

⁷ SFS 161 och 165/1928 (Prop. 113, L¹U 36 och Rskr. 195) Beträffande senare ändringar, se SFS 276/1936 (Prop. 133, L¹U 34 och Rskr. 211) samt SFS 57/1953 (Prop. 4, L³U 2 och Rskr. 49). Jfr NJA II 1936 s. 182 ff och 1953 s. 561 ff.

⁸ Vad angår förordnande om ikraftträdande se SFS nr 468 och 469/1938.

⁹ En redogörelse för gällande amerikansk rätt återfinnes i den i not 1 angivna berättelsen från de amerikanska dispaschörernas årsmöte 1960.

¹⁰ Ämnet togs upp på en konferens i Antwerpen 1947. Jfr *International Maritime Committee, Bulletin nr 103, Antwerp Conference 1947*.

¹¹ Protokoll och andra handlingar från konferenserna i Brighton, Antwerpen och Madrid finnes sammanförda i *International Maritime Committee, Madrid Conference, Preliminary Reports, Minutes, Draft-Conventions, 1955*. Angående rapporter från konferenserna se Afs 2 s. 74 ff (Brighton) och s. 669 ff (Madrid).

¹² Protokoll och andra handlingar från konferensen i Bryssel återfinnes i en av belgiska utrikesdepartementet utgiven aktsamling, *Conférence Diplomatique de Droit Maritime, Dixième Session, Bruxelles 1957*. Angående rapport från konferensen se Afs 3 s. 282 ff.

fande sakskador på en obetydligt högre nivå än enligt 1924 års konvention men har väsentligt höjts i fråga om personskador. Vidare medför 1957 års konvention ökade möjligheter för redaren att förhindra att hans fartyg göres till föremål för handräckning flera gånger och i olika länder till säkerhet för fordringar, härrörande från en och samma händelse.

1957 års konvention avses skola träda i kraft sex månader efter den dag då deposition skett av minst tio ratifikationsinstrument, av vilka minst fem skall härröra från stater som var för sig har ett tonnage av en miljon brutton eller däröver. Konventionen har ratificerats av Frankrike, Spanien och Storbritannien samt föranlett lagstiftning i sistnämnda land.¹³

På grund av sjöfartsnäringens internationella karaktär är det av stor betydelse att en så vidsträckt internationell enhetlighet som möjligt uppnås på förevarande område. Mot konventionens materiella innehåll torde från svensk synpunkt icke kunna resas några mera vägande invändningar; tvärtom framstår en höjning av ansvarighetsgränsen för personskador såsom i hög grad önskvärd, och även i övrigt innebär konventionen viktiga förbättringar. Sjölagskommittén anser att konventionen bör ratificeras av Sverige, under förutsättning att övriga nordiska länder vidtager samma åtgärd. I enlighet härmed har kommittén utarbetat bifogade förslag till lagstiftning i ämnet. Lagutkast av väsentligen samma innehåll har utarbetats av sjölagskommittéerna i Danmark, Finland och Norge.

Både 1924 års konvention och 1957 års konvention tager direkt sikte endast på sådana fartyg som i regel går till havs, även om de tillfälligtvis navigerar i inre farvatten («seagoing ships»; »navires de mer»). Vid 1928 års lagstiftning ansågs att den svenska lagen icke borde använda sig av möjligheten att göra skillnad mellan fartyg, som användes i öppen sjö, och fartyg, som användes i inre farvatten. Det nu föreliggande förslaget intager samma ståndpunkt; jfr artikel 8 i 1957 års konvention.

I 1924 års konvention stadgas (artikel 13) att konventionen ej äger tillämpning i fråga om krigsfartyg och sådana statens fartyg, som är avsedda att användas uteslutande för offentligt ändamål. Någon motsvarande bestämmelse har icke upptagits i sjölagen, där frågan sålunda lämnats öppen,¹⁴ och återfinnes ej heller i 1957 års konvention; sjölagskommittén har icke i sitt förslag upptagit regler i ämnet.

Lagstiftning, som grundas på internationell konvention, behöver i allmänhet icke göras tillämplig å rättsförhållanden mellan svenska medborgare. Dylika rättsförhållanden kan bli föremål för särskild reglering. En-

¹³ Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958, vilken trädde i kraft den 1 augusti 1958. Jfr AFS 3 s. 465 ff.

¹⁴ Jfr NJA I 1948 s. 748 och ND 1949 s. 532 samt *Grenander*: Det begränsade redareansvarets tillämpning på krigsfartyg (Svensk sjöfartstidning 1949 s. 309 ff) och *Studier rörande redareansvarets legala begränsning* s. 129 ff; *Wikander*: Några svenska rättsfall rörande statens ansvarighet för kollisionsskada, vållad av dess krigsfartyg (Festskrift tillägnad Birger Ekeberg, Stockholm 1950, s. 571 ff); *Ole Torleif Røed*: Krigsskips og offentlige statsskips rettslige stilling (AFS 1 s. 83 ff).

ligt 1957 års konvention (artikel 7 andra stycket) föreligger möjlighet att från en på konventionen grundad lagstiftning helt eller delvis utesluta även icke-fördragsslutande stat samt sådana personer vilka saknar viss angiven anknytning till fördragsslutande stat. Med hänsyn främst till önskvärdheten av enhetlighet och med beaktande jämväl av att konventionens regler innebär ett betydande framsteg i fråga om enkelhet och reda finner sjölagskommittén anledning saknas att utnyttja dessa möjligheter till undantag från lagstiftningens tillämpningsområde. Förslaget bestämmelser är därför i princip generellt tillämpliga i berörda avseenden.

Vid upprättandet av lagförslaget har sjölagskommittén följt den metodik som tillämpades vid 1928 års begränsningslagstiftning och som kommit till användning vid inarbetandet i sjölagen av övriga internationella konventioner utom 1924 års konvention rörande konossement. Kommittén förordar sålunda att den nya begränsningskonventionens regler, med frångående av konventionens anglosachsiskt präglade redigering, inarbetas i den svenska lagstiftningen i en efter samma lagstiftning lämpad form; jfr punkt 2 (c) i det vid konventionen fogade signaturprotokollet. Enligt förslaget bör de nya lagbestämmelserna placeras i 10 kap. sjölagen, där de ersätter den nu gällande begränsningslagstiftningen.

Konventionen ger på några punkter anledning till tveksamhet beträffande dess rätta innebörd. Sjölagskommittén har i allmänhet icke ansett sig böra i lagförslaget undanröja dessa otydligheter. Ej heller har kommittén strävat att besvara frågor, som konventionen lämnar öppna, med mindre konventionen uttryckligen överlämnar åt den nationella lagstiftningen att lösa dessa frågor.¹⁵ Det ankommer alltså på domstolarna att, med beaktande av internationell praxis, taga ställning till sådana spörsmål.

Liksom fallet är med 1924 års konvention tager den nya konventionen formellt närmast sikte på ansvarighet, som åvilar fartygets ägare,¹⁶ men utvidgar i en särskild artikel — artikel 6 (2) — sitt tillämpningsområde till att omfatta jämväl ansvarighet som åvilar redaren jämte vissa andra personer. Sjölagskommitténs förslag följer i överensstämmelse med 1928 års begränsningslagstiftning och sjölagens terminologi i övrigt en motsatt väg: förslagens bestämmelser göres direkt tillämpliga å redaren, och i en särskild paragraf stadgas att de även skall gälla för fartygsägaren m. fl.

Förslaget innefattar jämväl en ändring i utsökningslagen samt vissa administrativa föreskrifter i anslutning till sjölagsändringarna.

¹⁵ Varken 1957 års konvention eller det föreliggande lagförslaget tager sikte på de problem som behandlas av *Brækhus*: Rederansvarets begränsning hvor rederen opererer med flere fartøyer (ND 1949 s. 633 ff). Jfr ND 1950 s. 455.

¹⁶ Detta gäller konventionens franska version. I den engelska texten stadgas begränsningsrätt för »the owner», som torde motsvara såväl »fartygsägare» som »redare». Jfr 261 § i förslaget.

II. Specialmotivering

A. Sjölagen

216 § och 224 § femte stycket.

Lagrummen innehåller hänvisningar till 10 kap. sjölagen i vad detta kapitel avser begränsning av redarens ansvar för bärgarlön och för bidrag till gäldande av gemensamt haveri; jfr 254 § 6 och 7 sjölagen. Enligt 1957 års konvention och sjölagskommitténs förslag skall begränsning av ansvarigheten i dessa hänseenden icke äga rum. Hänvisningarna har därför utgått.

254 §.

Enligt 254 § första stycket sjölagen i dess gällande lydelse skall redarens ansvarighet, där sådan enligt sjölagen eller allmän lag föreligger, vara begränsad vad angår: 1. ersättning för skada å befälhavaren, någon av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, å fartygets passagerare, å last som avlämnats till befälhavaren för befordring, samt å ombordvarande gods av vad slag det vara må; 2. ersättning, som eljest, på annan grund än avtal, skall utgå för skada, tillfogad person eller egendom till sjöss eller på land genom fel eller försummelse av någon, som utför arbete i fartygets tjänst; 3. ersättning för skada, som härrör därav att ett avtal, till följd av fel eller försummelse av nautisk art, icke blivit behörigen fullgjort; 4. förpliktelse, som grundar sig därpå att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter; 5. förpliktelse att, när fartyg förolyckats, avlägsna vraket, och förpliktelser som sammanhänger med denna; 6. bärgarlön; 7. bidrag till gäldande av gemensamt haveri; samt 8. förpliktelse, som grundar sig därpå att befälhavaren utom fartygets hemort slutit avtal eller träffat annan åtgärd med hänsyn till vad för fartygets bevarande eller resans fortsättande kräves, utan så är att behovet härrör av att fartygets proviantering eller utrustning i övrigt vid resans början varit otillräcklig eller bristfällig eller ock redaren till åtgärden givit särskilt bemyndigande eller godkännande.

I andra stycket av 254 § sjölagen föreskrives att begränsningen dock ej gäller förpliktelse, som grundar sig på tjänsteavtal med besättningen eller andra å fartyget anställda personer. Vidare stadgas att begränsningen ej heller avser ersättning på grund av fel eller försummelse av redaren själv, med mindre denne övertagit fartygets förande och felet eller försummelsen är av nautisk art.

Bestämmelserna i förevarande paragraf av förslaget motsvaras av föreskrifter i artikel 1 (1), (3), (4) (b), (5) och (6) samt artikel 6 (3) andra punkten i 1957 års konvention; jfr även artikel 6 (1) samt punkt (2) (a) i det vid konventionen fogade signaturprotokollet.

Paragrafen tager sikte på frågan, när redarens ansvarighet må begränsas; att begränsning kan åberopas jämväl av annan än redaren framgår av 261 § i förslaget. Spörsmålet, huruvida ansvarighet över huvud föreligger, regleras ej i begränsningskapitlet utan får bedömas jämlikt andra lagrum i sjölagen — främst 8 § — och enligt allmän lag. Det har icke ansetts erforderligt att låta detta förhållande komma till särskilt uttryck i lagtexten. I följd härav har i ingressen till paragrafen icke medtagits orden »där sådan (ansvarighet) enligt denna eller allmän lag föreligger».

Bestämmelserna avser i princip såväl kontraktuella som utomkontraktuella förhållanden; jfr dock vad nedan beträffande punkterna 1 och 5 sägs. De äger tillämpning, vare sig ansvarigheten grundar sig å fel eller försummelse eller må ha uppkommit utan att fel eller försummelse förelegat, och oavsett om ansvarigheten är personlig eller grundas enbart å sjöpanträtt.

Sjölagskommitténs förslag innehåller i 1 mom. första stycket en uppräknig i fem punkter av de slag av fordringar som är föremål för begränsning. I 1 mom. andra stycket stadgas vissa undantag från det sålunda angivna begränsningsområdet. Tredje stycket av 1 mom. innefattar en bestämmelse angående ränta och kostnader i saken.

Bestämmelserna i 1 mom. första stycket under punkterna 1—5 griper i viss mån över på varandras områden. Detta sammanhänger med strävandena att ernå en redaktionellt enkel lagtext.

Det under punkterna 1—3 använda uttrycket »skada å person» (enligt konventionens ordalag »loss of life or personal injury»; »mort ou lésions corporelles») avser dödsfall och fysisk skada. Huruvida uttrycket jämväl skall anses omfatta psykisk skada, uppkommen med eller utan samband med fysiskt trauma, är tveksamt. »Lésions corporelles» torde endast täcka kroppsskada, varemot »personal injury» möjligen täcker även psykisk skada; det må anmärkas att »lésion corporelle» i artikel 17 i den i Warszawa den 12 oktober 1929 undertecknade konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran motsvaras av »bodily injury».

Med »skada å egendom» förstås, förutom materiell skada å fast eller lös egendom samt förlust eller minskning av sådan egendom, även intrång i rättighet (»infringement of any rights»; »atteintes à tous droits»). Nämda uttryck i konventionen torde icke taga sikte på skada som uppkommer genom redarens underlåtenhet att uppfylla avtal. Däremot avses t. ex. det fall att fartyget skadar en kajanläggning och på så sätt förhindrar annan än kajens ägare att utöva en rätt att nyttja kajen för sitt fartyg. Jämväl indirekt ekonomisk skada, exempelvis genom tidsförlust i följd av sammanstötning, omfattas av uttrycket »skada å egendom».

Punkt 1 motsvarar artikel 1 (1) (a) i konventionen.

I artikel 1 (1) (a) användes, beträffande personer, i den franska texten orden »se trouvant à bord pour être transportée» och i den engelska »being

carried in the ship». Det franska uttrycket tager möjligen sikte endast på passagerare, medan dess engelska motsvarighet torde ha en vidsträcktare syftning. Orden »carried in the ship» innehåller sålunda enligt uttalande i ett engelskt rättsfall¹⁷ »the concept of status; 'carried', that is to say, in some contractual form or by reason of some contractual arrangement; carried as a member of the crew, carried as a passenger». Vid upprättandet av konventionen kom den franska texten på denna punkt att utgöra en översättning av den engelska, som härvidlag var den ursprungliga versionen. Företråde torde därför få givas åt den engelska konventionstexten i denna del.

Enligt sjölagskommitténs förslag äger redaren begränsa sin ansvarighet i avseende å ersättning för skada å person, som befinner sig ombord på fartyget för att medfölja detta, och för skada å egendom ombord. Uttrycket »för att medfölja detta» avser att återgiva betydelsen av »being carried in the ship». Har redaren blivit ansvarig för skada som avses i detta lagrum, äger han åberopa begränsning oavsett huru eller av vem skadan orsakats; det är den skadade personens eller den skadade egendomens befintlighet ombord på fartyget — såvitt angår skadad person i förening med den omständigheten att han befann sig ombord för att medfölja fartyget — som ger den för begränsningsrätt nödvändiga anknytningen till fartygets drift.

I vad angår personskada kommer ansvarsbegränsningen enligt punkt 1 i praktiken som regel endast att omfatta de fall, då skadan åsamkats passagerare, ty ersättning för skada å person, som är anställd ombord, är jämlikt andra stadganden i förslaget vanligen undantagen från begränsning (jfr 254 § 1 mom. andra stycket första punkten). Personskada, som åsamkats exempelvis besökare, stuveriarbetare eller fripassagerare, faller icke under punkt 1; skada å dylik person underkastas begränsning allenast i den mån bestämmelserna under punkterna 2 och 3 föranleder därtill.

Skada å egendom ombord omfattas av stadgandet under punkt 1, vare sig egendomen skulle medfölja fartyget eller ej och vare sig den förts ombord med eller utan befälhavarens vetskap eller tillstånd. Sin praktiska tillämpning får bestämmelsen i fråga om last och passagerares resgods.

Punkt 2 motsvarar viss del av artikel 1 (1) (b) i konventionen.

Artikel 1 (1) (b) skulle efter ordalagen (»whether on land or on water»; »sur terre ou sur l'eau») kunna sägas innebära att begränsningsrätt icke föreligger i vad avser skada å personer som befinner sig i luften eller under vattnet, varemot skada å egendom i luften eller under vattnet omfattas av begränsningen. Någon avsikt att på detta sätt inskränka konventionens tillämpningsområde torde emellertid icke ha förelegat. De nyssnämnda uttrycken saknar därför motsvarighet i sjölagskommitténs förslag.

Under förevarande punkt i förslaget stadgas begränsningsrätt beträffande skada å person eller egendom, om skadan orsakats av någon som befin-

¹⁷ Moore v. Metcalf Motor Coasters Limited (1958) 2 L. Rep. 179.

ner sig ombord på fartyget. För att stadgandet skall bli tillämpligt kräves sålunda att den, som orsakat skadan, skall ha vid skadetillfället befunnit sig ombord på fartyget.¹⁸ Denna omständighet anses i och för sig giva honom en sådan anknytning till fartyget, att begränsningsrätt skall inträda, även om den skadegörande handlingen icke hade samband med fartygets drift. Under bestämmelsen faller som regel den ojämförligt största och viktigaste gruppen av händelser som föranleder tillämpning av begränsningsreglerna, nämligen kollisioner mellan fartyg.

Punkt 3 motsvarar artikel 1 (1) (b) i vad sagda konventionsbestämmelse icke täckes av regeln under punkt 2.

Under denna punkt stadgas begränsningsrätt såvitt angår ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av omständighet som hänför sig till navigeringen eller handhavandet av fartyget¹⁹ eller till lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller till inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna. Bestämmelsen avser närmast de fall, då den som orsakar skadan därvid icke befinner sig ombord på fartyget; det är skadeorsakens anknytning till fartygsdriftens centrala funktioner som medför att begränsningsrätt föreligger.

Punkterna 4 och 5 motsvarar artikel 1 (1) (c) i 1957 års konvention. Sagda artikel stadgar rätt att begränsa ansvarighet, som sammanhänger med avlägsnande av förolyckat fartyg eller med skada å hamnanläggningar och liknande anordningar.

Enligt punkt 2 (a) i det vid konventionen fogade signaturprotokollet äger fördragsslutande stat förbehålla sig rätten att utesluta tillämpning av artikel 1 (1) (c). Denna reservationsrätt kommer måhända att medföra, att enhetlighet mellan samtliga fördragsslutande stater ej åstadkommes i denna del.

Sjölagskommittén anser det vara av vikt att begränsningsrätt liksom hittills medgives i förevarande avseenden (jfr 254 § 2 och 5 sjölagen). Kommittén förordar därför, att bestämmelser om dylik rätt även i fortsättningen skall finnas upptagna i sjölagens begränsningskapitel. Dessa bestämmelser blir jämlikt 262 § i förslaget tillämpliga icke blott å svenska utan även å utländska fartyg, beträffande vilka begränsning åberopas inför svensk myndighet. I förhållande till främmande stat, som icke bereder svenska fartyg förmånen av en motsvarande begränsningsrätt, föreligger enligt

¹⁸ Ansvarighet för skada, som avses i rättsfallet NJA I 1951 s. 319, blir underkastad begränsning enligt detta stadgande.

¹⁹ Vid tolkningen av uttrycket »navigeringen eller handhavandet av fartyget» («the navigation or the management of the ship») torde viss ledning kunna erhållas i den doktrin och judikatur som utbildats i anslutning till enahanda uttryck i 1924 års internationella konvention rörande konossement och i de på samma konvention grundade nationella konossementslagarna, för Sveriges del den s. k. Haaglagen den 5 juni 1936 (jfr även motiven till 122 § andra stycket sjölagen). Det må emellertid framhållas att i engelsk rätt uttrycket tolkats olika allt efter som fråga varit om begränsningsregler eller befraktningsregler (se *Chr. Borchsenius* i AfS 2 s. 138—140). Vidare suppleras uttrycket i Haagreglerna med vissa andra regler, bl. a. om bristande sjövärdighet vid resans början, vilka saknar motsvarighet i begränsningslagstiftningen.

263 § i förslaget viss möjlighet för Kungl. Maj:t att förordna, att i stället för bestämmelserna i sjölagens begränsningskapitel andra regler skall här i riket tillämpas i fråga om fartyg hemmahörande i den staten.²⁰ En förutsättning för dylikt förordnande är att vårt land gör förbehåll enligt 2 (a) i signaturprotokollet.

Ansvarighet beträffande ersättning för skada å hamnanläggningar o. dyl. torde oftast uppkomma under sådana omständigheter, att punkt 2 eller punkt 3 i förslaget blir tillämplig; även i konventionen torde ett särskilt omnämmande av dessa fall ha kunnat undvaras. Sjölagskommittén finner emellertid icke anledning att avvika från konventionen i detta hänseende.

I den franska konventionstexten talas om »des dommages causés par un navire aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables», medan den engelska texten använder lokutionen »damage caused to harbour works, basins and navigable waterways». Den franska texten stadgar sålunda begränsningsrätt i avseende å ersättning för skada som av ett fartyg orsakats å hamnars, bassängers och segelbara vattenvägars konstanläggningar, varemot den engelska versionen tager sikte på skada som — av fartyg eller annorledes — orsakats å hamnars konstanläggningar samt å bassänger och segelbara vattenvägar. Den franska konventionstexten är på denna punkt den ursprungliga,²¹ och sjölagskommittén har följt denna; då det emellertid knappast torde kunna förekomma att redaren annat än i fall, då skadan orsakats av fartyg, blir ansvarig för här ifrågavarande skador med belopp som överstiger hans begränsade ansvarighet, har kommittén ansett det vara överflödigt att återgiva orden »causés par un navire».

I enlighet med det anförda upptages under punkt 4 i förslaget stadgande om rätt att begränsa ansvarigheten beträffande ersättning för skada å hamn-, bassäng- eller vattenvägsanläggning. Vid utformningen av lagstadgandet har beaktats terminologien i 267 § 4 sjölagen (jfr artikel 2 punkt 4 i 1926 års internationella konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om sjöpanträtt och fartygshypotek).

Under punkt 5 i förslaget återfinnes föreskrift om begränsning av ansvarigheten för ersättning på grund av laglig förpliktelse att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord å sådant fartyg. Det är här fråga om redarens förpliktelse att avlägsna fartyget eller egendomen; hans förpliktelse att gälda ersättning enligt ett av honom ingånget avtal med exempelvis ett bärgningsbolag, som åtagit sig att avlägsna fartyget eller egendomen, omfattas icke av stadgandet. För att stadgandet skall vara tillämpligt fordras vidare att förpliktelsen skall åvila redaren ex lege, vare sig det är jämlikt lag, administrativ författning eller allmänna rättsgrundsatser. Det torde därvidlag sakna betydelse, huruvida då fartyget förolyckades ett kontraktuellt eller kvasikontraktuellt förhållande förelåg

²⁰ Jfr 266 § sjölagen och punkt I i protokollet vid undertecknandet av 1924 års konvention.

²¹ Protokollen från 1957 års diplomatiska sjörettskonferens i Bryssel, Document n:o 15, s. 665.

eller icke förelåg mellan redaren och den, mot vilken förpliktelsen gäller. Ett enbart på avtal grundat åtagande av redaren att avlägsna fartyget eller egendomen faller icke in under bestämmelsen.

Stadgandet under punkt 5 är tillämpligt oavsett graden av den skada som drabbat fartyget; det kräves sålunda icke att fartyget skall ha skadats i sådan utsträckning att det utgör vrak eller s. k. konstruktiv totalförlust.²² Ordet »avlägsna» torde täcka konventionens uttryck »raising, removal or destruction», ty »raising» och »destruction» betecknar olika sätt att avlägsna fartyget. Med strandat fartyg läser få jämföras grundstött fartyg.

Någon lag om avlägsnande av fartyg, som förolyckats, finnes icke i vårt land. I åtskilliga hamnordningar och kanalordningar stadgas emellertid skyldighet att, där hamn- eller kanalmyndigheten det föreskriver, inom förelagd tid bortföra sjunket eller grundstött fartyg.²³ Denna skyldighet föreligger som regel oavsett huruvida vållande å fartygets sida medverkat till olyckshändelsen eller ej. Vidare må nämnas, att sjöfartsstyrelsen enligt kungörelse den 1 juni 1951 (nr 321) äger viss befogenhet att föranstalta om undanröjande av för sjöfarten eller fisket hinderliga vrak. Det synes vara oklart, huruvida kostnaden för dylikt undanröjande kan avkrävas redaren.

Artikel 1 (4) (b) i 1957 års konvention överlåter åt varje konventionsstats lagstiftning att för fall, då sagda lagstiftning reglerar tjänsteavtalet mellan fartygsägaren och »servants of the owner» (»préposés du propriétaire»), jämväl avgöra i vad mån fartygsägarens ansvarighet på grund av skada, som åsamkats en »servant», skall vara underkastad begränsning. Uttrycket »servants of the owner» torde närmast beteckna personer som är skyldiga att efterkomma fartygsägarens order och föreskrifter och för vilkas åtgärder fartygsägaren är ansvarig;²⁴ ett civilrättsligt arbetsavtal behöver icke föreligga mellan en »servant» och fartygsägaren. Den viktigaste gruppen av dylika »servants» är befälhavare och besättning, vilka också nämnts särskilt i konventionstexten. Agenter och andra självständiga företagare, som anlitas av fartygsägaren, omfattas icke av ifrågavarande begrepp.

Konventionen syftar i denna del främst till att inom konventionsstaternas krets åt »the servants» säkra de förmåner, som lagstiftningen i en rad länder berett dem i händelse av olycksfall i arbetet. Å andra sidan medför den också skyldighet för konventionsstat att åt redare i annan kon-

²² Jfr § 101 i Allmän svensk sjöförsäkringsplan den 13 juni 1957.

²³ Jfr 19 § 3 mom. i sjöfartsstyrelsens normalföreslag till hamnordning (sjöfartsstyrelsens meddelanden, allmänna serien, A nr 31 1957).

²⁴ Jfr protokollen från 1957 års diplomatiska sjörettskonferens i Bryssel, sid. 330: »--- la notion de préposés, c'est à dire: 'servants', ceux qui, vis-à-vis de l'armateur, sont tenus par des liens de subordination, auxquels l'armateur peut donner des ordres auxquels ils sont tenus d'obéir. --- nous devons nous en tenir uniquement à ceux qui comme 'servants', c'est à dire comme préposés exécutent un travail sous les ordres, les directives et la responsabilité de l'armateur.» — Uttalandet gjordes vid behandlingen av artikel 6 i konventionen.

ventionsstat, vars lagstiftning reglerar tjänsteavtalet, medgiva den ansvarsbegränsning vartill han enligt det egna landets lagstiftning är berättigad.

Enligt svensk internationell privaträtt torde frågan, vilket lands lag som reglerar tjänsteavtalet, få avgöras efter en värdering av de moment som ger avtalet anknytning till olika länder (den s. k. individualiserande metoden). Det är sålunda icke otänkbart att en person, som är anställd ombord på svenskt fartyg, anses vara i avseende å sitt tjänsteavtal underkastad utländsk lagstiftning, och att en person, anställd å fartyg tillhörigt konventionsstat, bedömes i förevarande hänseende lyda under lagstiftningen i en icke-konventionsstat.

Jämlikt 254 § 1 sjölagen är ersättning för skada å befälhavaren, någon av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, underkastad begränsning. Däremot stadgas i 254 § andra stycket att begränsningen ej gäller förpliktelse som grundar sig på tjänsteavtal med besättningen eller andra å fartyget anställda personer. Sistnämnda bestämmelse, som närmast avser löneförmåner och annan dylik gottgörelse på grund av anställning å fartyget, har i praktiken erhållit en alltmer vidsträckt tolkning, så att den kommit att omfatta även sådan skada som avses i 254 § 1 sjölagen. Enligt sjölagskommitténs mening talar vägande sociala skäl för att ansvarighet som avses i artikel 1 (4) (b) undantages från den svenska begränsningslagstiftningens område så långt konventionen det medger. En dylik lösning medför också den praktiska fördelen att man torde kunna undvara en regel om att främmande konventionslands lag, som reglerar tjänsteavtalet för anställd på svenskt fartyg, också skall reglera begränsningsrätten.

Regler, motsvarande artikel 1 (4) (b) i konventionen, återfinnes i sjölagskommitténs förslag i 254 § 1 mom. andra stycket första punkten och 262 § andra stycket. I det förra stadgandet upptagna regler blir tillämpliga i fråga om svenska fartyg samt i övrigt för det fall, att svensk lag eller lagen i ett icke-konventionsland äger tillämpning på tjänsteavtalet. Det senare stadgandet tager sikte på det fall att fartyget hör hemma i främmande stat och tjänsteavtalet regleras av lagen i ett konventionsland.

I 254 § 1 mom. *andra stycket första punkten* har sjölagskommittén — efter att ha särskilt omnämnt befälhavare och besättning samt med dem jämställt lots — ansett sig kunna utan avvikelse från konventionen återgiva »servants of the owner» med »någon hos redaren anställd person». Enligt förevarande lagrum skall sålunda begränsningen ej gälla ansvarighet på grund av skada som åsamkats befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon hos redaren anställd person. I överensstämmelse med artikel 1 (4) (b) i konventionen stadgas dock den förutsättningen att skadan åsamkas då den skadade befinner sig ombord eller utför arbete i fartygets tjänst.

Uttrycket »besättningen» innefattar ej blott den egentliga besättningen utan även den s. k. oegentliga besättningen, vare sig denna är anställd

hos redaren eller hos annan person, exempelvis hos en självständig restauratör. »Lots» inbegriper både kronolots och hamnlots, så ock den som eljest lämnar biträde med lotsning. Orden »någon hos redaren anställd person» täcker bl. a. det fall att avlösningsmanskaf, som är anställt hos redaren, befordras å ett redaren tillhörigt fartyg. Med »skada» avses, liksom eljest i förslaget, såväl skada å person som skada å egendom. Att jämväl ersättning till arvinge eller rättsinnehavare faller utanför begränsningsområdet, om ansvarigheten grundas på skada åsamkad befälhavaren eller annan person som här avses, följer av stadgandets ordalag.

Underlåtenhet att uppfylla förpliktelse, som grundar sig på tjänsteavtal med befälhavare, medlem av besättningen eller annan i förevarande lagrum avsedd person, omfattas icke av bestämmelserna i 1 mom. första stycket. Stadgande, att ansvarighet för dylik förpliktelse skall undantagas från begränsning (jfr 254 § sista stycket sjölagen), är sålunda ej erforderligt.

254 § 1 mom. andra stycket andra punkten motsvarar ingressen till artikel 1 samt artikel 6 (3) andra punkten i konventionen; jfr också artikel 1 (6).

I den engelska konventionstexten användes uttrycket »actual fault or privity». Under förarbetena till konventionen yppades bland de kontinental-europeiska juristerna åtskillig osäkerhet angående innebörden av detsamma. För att skingra denna osäkerhet framlade den engelska delegationen i Bryssel ett förslag till ändring — som icke kom att inflyta i konventionen — av följande lydelse:²⁵

The expression "actual fault or privity" as used in the Convention means:
(a) Where the owner is a natural person, the personal fault, whether of commission or omission, of the owner himself; and

(b) Where the owner is a company or a corporation, the personal fault, whether of commission or omission, of the person or persons in whom the chief management of the affairs of the company or corporation as an owner of ships resides;

and does not in any case include fault based upon vicarious responsibility for acts or omissions of servants or agents.

Den franska konventionstexten, som på denna punkt är en översättning av den engelska, använder uttrycket »faute personnelle». Sjölagskommittén återgiver betydelsen av »actual fault or privity» med orden »fel eller försummelse».

I överensstämmelse med vad sålunda anförts upptager sjölagskommitténs förslag i förevarande lagrum bestämmelse att begränsningen ej avser ansvarighet på grund av fel eller försummelse av redaren själv, med mindre denne begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare

²⁵ Protokollen från 1957 års diplomatiska sjörättskonferens i Bryssel, Document n:o 21, s. 703. — Jfr bl. a. *Carver: Carriage of Goods by Sea*, tionde upplagan, s. 152 not 7; *Scrutton: Charterparties and Bills of Lading*, sextonde upplagan, s. 529 not q; *S. Royer: Hoofdzaak der Vervoersaansprakelijkheid in het Zeerecht*, s. 551 ff.

eller medlem av dess besättning. Bevisbördan för att redaren gjort sig skyldig till fel eller försummelse kommer att åvila borgenären; däremot ankommer det på redaren att visa att felet eller försummelsen begåtts i redarens egenskap av befälhavare eller besättningsmedlem. För svenska domstolars vidkommande torde frågan om bevisbördans fördelning numera, efter genomförandet av principen om fri bevisprövning, bli av tämligen underordnad betydelse.

Om redaren begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning, föreligger begränsningsrätt även om felet eller försummelsen icke varit av nautisk art (jfr däremot 254 § andra stycket andra punkten sjölagen).

Konventionen upptager i artikel 1 (4) (a) ett uttryckligt stadgande att begränsning ej äger rum i avseende å *bärgarlön* eller bidrag till gäldande av *gemensamt haveri*. Dylika fordringar torde emellertid ej kunna anses omfattade av bestämmelserna i 1 mom. första stycket av förevarande paragraf, och det är därför överflödigt att införa en undantagsbestämmelse i sådant hänseende.

I 254 § 1 mom. tredje stycket upptages en regel angående ränta och kostnader i saken.

Frågan, huruvida redaren är skyldig att utöver det belopp, vartill hans ansvarighet enligt 1957 års konvention är begränsad, svara för ränta och kostnader i saken, besvaras icke av konventionen. Konventionen får därför anses möjliggöra för varje fördragsslutande stat att reglera dessa problem i sin nationella lagstiftning; såvitt angår kostnader torde kunna hänvisas till att konventionen i artiklarna 4 och 5 (5) överlämnar »all rules of procedure» och »questions of procedure» till *lex fori*. I dessa hänseenden intager 1957 års konvention samma ståndpunkt som 1924 års konvention. I sjölagen har icke upptagits några föreskrifter om dessa spörsmål.

Gällande bestämmelser om laga ränta återfinnes i 9 kap. 10 § handelsbalken. De innebär — såvitt i förevarande sammanhang är av praktiskt intresse — att ränta skall utgå efter fem procent om året från stämningdagen. Det förekommer i begränsningsfallen att borgenär stämmer redaren enbart för att bevaka sin rätt till ränta. Ibland träffas mellan parterna överenskommelse om att ränta skall beräknas från viss dag.

Sjölagskommitténs förslag stadgar att begränsningen icke gäller ränta eller kostnader i saken. Detta innebär att ränta, där enligt allmänna regler sådan utgår, skall av redaren gäldas utöver det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 §. Vidare skall det fulla ansvarighetsbeloppet slås ut på fordringarnas kapitalbelopp; det är av stor praktisk betydelse att man icke behöver lägga summan av kapital- och räntefordringarna till grund för fördelningen å de olika borgenärerna. Röntan skall beräknas på det belopp, till vilket den särskilda fordringen begränsas, och icke på fordringens nominella belopp.

I fråga om kostnader i saken (kostnader hos domstol och överexekutor samt dispaschkostnader; jfr angående dispaschkostnader motiven till 259 § 1 mom. tredje stycket) innebär förslaget att uppgörelse härom i princip får träffas vid sidan av fördelningen av det fulla ansvarighetsbeloppet jämte eventuell ränta. Förslaget i förevarande delar överensstämmer i huvudsak med den praxis som nu tillämpas.²⁶

En jämförelse med gällande rätt ger vid handen att förslaget saknar motsvarighet till 254 § 3, 4, 6, 7 och 8 sjölagen. Härigenom uteslutes från begränsning ersättning för skada som härrör därav att avtal, till följd av fel eller försummelse av nautisk art, icke blivit behörigen fullgjort (254 § 3), förpliktelse som grundar sig därpå att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter (254 § 4), bärgarlön (254 § 6) och bidrag till gäldande av gemensamt haveri (254 § 7) samt vissa förpliktelser grundade på avtal eller åtgärd som befälhavaren träffat utanför fartygets hemort (254 § 8). Vad som återstår är i stort sett ansvaret för sådan skada å person eller egendom som orsakats i samband med fartygets drift (jfr 254 § 1 och 2 sjölagen) samt ansvaret för avlägsnande av förolyckat fartyg (jfr 254 § 5 sjölagen). Å andra sidan medför förslaget att ansvarighet för fordran, som uppkommit på grund av fel eller försummelse av redaren i egenskap av befälhavare å fartyget, må begränsas jämväl då felet eller försummelsen icke varit av nautisk art samt att med ansvarighet, som uppkommit för redaren i egenskap av befälhavare, likställes ansvarighet som uppkommit för honom i egenskap av medlem av besättningen.

Om redaren har en motfordran mot borgenären och motfordringen grundas på samma händelse som huvudfordringen, uppkommer fråga, huruvida begränsningen först skall tillämpas å borgenärens fordran och motfordringen därefter avräknas från dennes sålunda begränsade fordringsbelopp («cross liability») eller om fordringarna först skall avräknas mot varandra och begränsningen därefter tillämpas å det saldo som vid avräkningen må ha uppkommit till borgenärens förmån («single liability»). I vissa fall blir resultatet detsamma, oavsett vilkendera metoden som användes, men i andra fall får valet mellan de båda förfaringssätten praktisk betydelse.²⁷

Spörsmålet är icke löst i 1924 års konvention eller gällande sjölag. I praxis kommer båda metoderna till användning. 1957 års konvention har i artikel 1 (5) avgjort frågan till förmån för single liability. I överensstämmelse härmed upptager sjölagskommitténs förslag i 254 § 2 mom. stadgande att,

²⁶ ND 1940 s. 145 samt ND 1960 s. 229 och 379 ff. Jfr även prop. nr 34/1960 med förslag till lag om ändring i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297), s. 13—15, 79 och 140.

²⁷ Jfr *Stang*: Skade voldt av flere (1918) s. 267 ff och 282 ff; *Brækhus*: Skal enkelt- eller dobbeltkravslæren anvendes ved beregningen av rederens begrensede kollisjonsansvar? (Festskrift til Henry Ussing, 1951, s. 75 ff) och i Afs 4 s. 461 ff; J. Frøystein *Halvorsen* i Afs 1 s. 161.

om redaren har motfordran mot borgenären samt fordran och motfordran grundar sig på en och samma händelse, begränsningen skall avse allenast det belopp varmed fordringen må överstiga motfordringen.

Bestämmelsen har en begränsad räckvidd såtillvida att den icke tillåter redaren att avräkna en motfordran mot annan än borgenären. Om exempelvis ägaren av det enligt ett bare boat charter bortfraktade fartyget A har en fordran mot redaren för fartyget B och denne i sin tur en motfordran mot befraktaren enligt bare boat charter av fartyget A, kan 2 mom. ej tillämpas. Varken konventionen eller förslaget reglerar dylika situationer.

255 §.

Förevarande paragraf grundas å artikel 3 (1) (a) och (b), delvis artikel 3 (1) (c) samt artikel 3 (6) och (7) i 1957 års konvention ävensom punkt (2) (b) i det vid konventionen fogade signaturprotokollet (jfr 255—258 och 260 §§ sjölagen).

Enligt 1924 års begränsningskonvention bestämmes ansvarighetsgränsen till ett belopp motsvarande fartygets värde efter den ansvarighetsgrundande händelsen med tillägg av tio procent av värdet före händelsen (»fartygsvärderegeln»). I de viktigaste begränsningsfallen äger emellertid redaren åberopa en alternativ gräns, beräknad efter åtta engelska guldpond för ton av fartygets dräktighet (»pundregeln»). Har personskada uppstått, höjes ansvarighetsgränsen med ytterligare åtta engelska guldpond för ton. Sistnämnda belopp avses enbart för täckande av personfordringar. Förslår det ej, skall personborgenärerna njuta betalning jämte övriga borgenärer ur återstoden av ansvarighetsbeloppet. Reglerna härom har influtit i sjölagen, därvid pundbeloppen enligt medgivande i konventionen omvandlats till belopp i svenskt mynt. Sjölagen bestämmer sålunda ansvarighetsgränsen i kronor i guld; jfr dock, beträffande guldansvarigheten, den år 1953 införda reciprocitetsregeln i 255 § tredje stycket.

I praktiken har pundregeln kommit att i allmänhet ge det för redaren förmånligaste resultatet, frånsatt de fall då fartyget gått förlorat. Fartygsvärderegeln har erhållit ringa tillämpning.

Den nya begränsningskonventionen av år 1957 upptager ingen fartygsvärderegeln. Begränsningsbeloppen anges i visst antal francs för ton av fartygets dräktighet. Uttrycket »franc» betecknar i konventionen en guld-mängd — motsvarande den s. k. Poincaréfrancen — om 65½ milligram med finheten 900 tusendelar. Francen avser alltså icke något nationellt mynt utan tjänstgör enbart såsom räkneenhet. Omräkning till nationell valuta får icke ske generellt utan skall göras i varje särskilt begränsningsfall. Genom denna anordning har man sökt att såvitt möjligt ernå garanti för en gemensam och fast värdegräns, som icke påverkas av valutafluktuationer; guldbindningen i 1924 års konvention har i praktiken icke visat sig effek-

tiv. Dräktigheten beräknas, liksom enligt 1924 års konvention, med tillämpning av en särskild metod, som ger ett resultat något understigande brutto-dräktigheten.

Sveriges Riksbank har i skrivelse den 11 januari 1961 på förfrågan meddelat att den guldfranc, varom här är fråga, motsvarar 0,14620 kronor i guld och 0,34316 kronor.

I 1957 års konvention stadgas, i principiell överensstämmelse med 1924 års konvention, skilda ansvarighetsgränser för det fall, att endast egendomsskada uppkommit, och det fall att personskada, enbart eller i förening med egendomsskada, har uppstått. Om endast egendomsskada föreligger, uppgår den begränsade ansvarigheten till ett belopp beräknat efter 1 000 francs för ton av fartygets dräktighet. I fall av personskada, enbart eller i förening med egendomsskada, beräknas den begränsade ansvarigheten efter 3 100 francs för ton av fartygets dräktighet. Uttryckt i pappersvaluta blir ansvarighetsgränsen 343 kronor 16 öre för ton i fall av enbart egendomsskada och 1 063 kronor 80 öre för ton i fall då personskada inträffat.

Det belopp, som i 1957 års konvention upptagits med avseende å enbart egendomsskada (1 000 francs = 343 kronor 16 öre) svarar värdemässigt i stort sett mot det för enahanda fall i 1924 års konvention stadgade beloppet åtta guldpund (efter nu gällande kurs 341 kronor 1 öre).²⁸ Om endast personskada uppkommit, innebär 1957 års konvention att ansvarighetsgränsen höjes från sexton guldpund (682 kronor 1 öre) till 3 100 francs (1 063 kronor 80 öre). Har såväl personskada som egendomsskada uppstått, höjes ansvarighetsgränsen likaledes från sexton guldpund (682 kronor 1 öre) till 3 100 francs (1 063 kronor 80 öre). I sistnämnda fall skall ett belopp av 2 100 francs (720 kronor 64 öre) för ton användas enbart för täckande av personskador och återstoden, 1 000 francs (343 kronor 16 öre) för ton användas för tillgodoseende, efter proportionell fördelning, av kvarstående personfordringar och av egendomsfordringarna; motsvarande belopp enligt 1924 års konvention utgör åtta guldpund (341 kronor 1 öre) för täckning av enbart personfordringar samt enahanda belopp för tillgodoseende av kvarstående personfordringar och av egendomsfordringarna.

Såvitt angår ansvarighetsgränsen för enbart egendomsskada innebär den nya konventionen alltså ingen väsentlig ändring i förhållande till 1924 års konvention. För det fall att blott personskada har uppstått, medför den nya konventionen däremot att ansvarighetsgränsen höjes med något över 56 procent. Har såväl personskada som egendomsskada uppkommit, ökas den enbart för täckande av personfordringarna avsedda andelen av begränsningsbeloppet med något över 111 procent, varemot den andel som står till förfogande för att tillgodose återstående personfordringar samt egendomsfordringarna förblir i stort sett oförändrad.

²⁸ Enligt uppgift från Sveriges Riksbank i skrivelse den 8 februari 1961 motsvarar 1 engelskt guldpund (en sovereign) 18,15951 kronor i guld och 42,62573 kronor.

Med en så jämförelsevis hög ansvarighetsgräns för personskador kommer begränsning av personfordringar knappast att ifrågakomma annat än vid stora katastrofer; det är att märka att redaren i betydande omfattning äger friskriva sig från ansvarighet för skada som åsamkas passagerare (jfr 171 § tredje stycket sjölagen). Man har ansett att det endast är i dylika sammanhang som skälen för ansvarighetsbegränsning väger tyngre än det starka sociala intresset av att personskador fullt ersättes. Eftersom katastrofer av den omfattning, varom här är fråga, sällan inträffar, har höjningen av ansvarighetsgränsen för personskador bedömts icke komma att få någon nämnvärd inverkan på redarnas utgifter för ansvarighetsförsäkring.

Enligt 1924 års konvention och sjölagens därå grundade bestämmelser föreligger ingen minimigräns för ansvarigheten i fråga om mindre fartyg.²⁹ Denna ansvarighet kan, vare sig fartygsvärderegeln eller pundregeln tillämpas, komma att bestämmas till ett belopp som ter sig orimligt lågt.³⁰ I detta hänseende intager 1957 års konvention en annan ståndpunkt, vilken innebär att fartyg vars dräktighet understiger 300 ton skall vid bestämmande av ansvarighetsgränsen anses ha en dräktighet av 300 ton; se artikel 3 (5). Enligt punkt 2 (b) i signaturprotokollet äger emellertid fördragslutande stat förbehålla sig rätten att meddela från konventionen avvikande regler för fartyg, vars dräktighet understiger 300 ton.

Gruppen fartyg under 300 ton omfattar ett mycket stort antal fartyg av skilda typer. Här återfinnes praktiskt taget alla fiskefartyg och bogserbåtar samt flertalet motorseglare. Till denna kategori hör därjämte exempelvis vissa maskindrivna lastfartyg och passagerarfartyg samt lustfartyg. Dessa fartygs redare eller ägare representerar ofta en jämförelsevis ringa ekonomisk bärkraft, och det torde från denna synpunkt framstå såsom mindre tilltalande att i överensstämmelse med konventionen behandla alla ifrågavarande fartyg som om de hade en dräktighet av 300 ton. Å andra sidan måste beaktas att även de små fartygen kan åstadkomma mycket betydande skador. Det är angeläget att ansvarighetsgränsen icke sättes så lågt att därigenom skadeståndets funktion blir i väsentlig mån överksam; särskilt gäller detta i fråga om personskador. Sjölagskommittén har kommit till den uppfattningen att konventionen i princip bör följas såvitt angår personskada, oavsett huruvida skadan orsakas av fartyg som användes till personbefordran eller av annat fartyg, men att beträffande egendomsskada en lägre ansvarighetsgräns är rimlig och lämplig. I avseende närmast å egendomsskada föreslår kommittén därför en reduktionsregel av innebörd att fartyg, vars dräktighet understiger 150 ton, likställas med

²⁹ Enligt punkt II i protokollet vid undertecknandet av 1924 års konvention förbehåller sig de fördragsslutande staterna tvärtom rätt att bestämma, att ägaren av ett fartyg, som icke användes till befordring av personer och har en dräktighet av högst 300 ton, icke är underkastad den tilläggsansvarighet om åtta pund för ton i fråga om personskador, vilken konventionen stadgar beträffande andra fartyg. Detta förbehåll har icke utnyttjats av Sverige.

³⁰ Jfr NJA I 1958 s. 351.

fartyg om 150 ton samt att för fartyg med en dräktighet från 150 upp till 300 ton det verkliga tontalet lägges till grund för ansvarighetsgränsens beräkning.³¹ Förslaget förutsätter att vårt land utnyttjar den i punkt 2 (b) i signaturprotokollet angivna reservationsmöjligheten.

1 mom. i förevarande paragraf motsvarar artikel 3 (1) (a) och (b), förra delen av artikel 3 (1) (c) i 1957 års konvention ävensom punkt (2) (b) i det vid konventionen fogade signaturprotokollet.

I 1 mom. första stycket upptages en regel av innehåll att, om ansvarigheten är begränsad, redaren svarar intill ett belopp beräknat efter 1 000 francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst 150 000 francs. Denna bestämmelse avser det fall att enbart egendomsskada uppkommit; den blir tillämplig i fall av skada å egendom enligt 254 § 1 mom. 1, 2 och 3 samt i de fall som omförmäles i samma lagrum 4 och 5. Inträffar personskada, skall enligt andra stycket ansvarighetsgränsen i vad avser sådan skada höjas med 2 100 francs för ton, dock med minst 630 000 francs. Sistnämnda regel är tillämplig, vare sig jämväl egendomsskada uppkommit eller ej. Rörande fördelningen av ansvarighetsbelopp mellan egendomsskadeborge-närer och personskadeborgenärer hänvisas till 256 § i förslaget.

2 mom. innehåller en definition — i överensstämmelse med artikel 3 (6) och (7) i konventionen — av begreppen franc och dräktighet.

Jämlikt första stycket förstås med franc en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till svenskt mynt skall ske efter kursen å den dag då redaren ställer säkerhet för sin ansvarighet eller, om säkerhet icke ställes, då betalning sker. Har redaren ställt säkerhet, sker ingen ny omräkning vid betalningstillfället; risken för en kursändring under mellantiden ligger alltså på borgenären.

I andra stycket upptages föreskrift att med dräktighet avses nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten. Stadgandet överensstämmer i sak med 258 § sjölagen.

Beträffande fartyg med en dräktighet understigande 300 ton innebär de i 255 § föreslagna reglerna, såsom förut antytts, att i fall av allenast egendomsskada den begränsade ansvarigheten beräknas enligt en reduktionsregel av innebörd att redaren svarar intill ett belopp av 1 000 francs för ton, dock minst 150 000 francs. Sistnämnda belopp utgör sålunda, samtidigt som det beträffande fartyg om högst 150 ton anger redarens maximala ansvarighet för egendomsskada, ett minimibelopp i den meningen att fartyg under 150 ton behandlas som om deras dräktighet uppgick till

³¹ Enligt den brittiska Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958, skall i fråga om fartyg under 300 ton ansvarighetsgränsen beträffande egendomsskador beräknas efter det verkliga tontalet, varemot ansvarighetsgränsen beträffande personskador bestämmes som om fartygets dräktighet vore 300 ton; se sect. 1 (1).

150 ton; för fartyg mellan 150 och 300 ton lägges det verkliga tontalet till grund. I fall av personskada, enbart eller i förening med egendomsskada, uppgår den begränsade ansvarigheten till ett på nyss angivet sätt beräknat belopp (1 000 francs för ton, dock minst 150 000 francs) med tillägg av ett konstant belopp om 630 000 francs (300 ton \times 2 100 francs). Även detta tillägg kan sägas utgöra ett minimibelopp, ty i avseende å detsamma behandlas varje fartyg — i överensstämmelse med artikel 3 (5) i konventionen — såsom om dess dräktighet uppgick till 300 ton. Den omständigheten att enligt förslaget tillägget för personskada skall läggas ovanpå ett belopp, beräknat med tillämpning av den närmast med tanke på fall av enbart egendomsskada konstruerade reduktionsregeln, medför emellertid att, oaktat tillägget beräknas i enlighet med konventionen, en sänkning av ansvarighetsgränsen i förhållande till konventionen inträder även i fall då personskada uppkommit. Ett par exempel må tjäna till att belysa förslagets verkningar beträffande småfartygen.

För ett fartyg i storleksgruppen högst 150 ton föreligger, i fall då endast egendomsskada uppkommit, en ansvarighetsgräns om 150 000 francs (51 474 kronor). Om personskada — enbart eller i förening med egendomsskada — har uppstått, höjes den sålunda angivna ansvarighetsgränsen med det för personskada stadgade tillägget 630 000 francs (216 190 kronor 80 öre) till 780 000 francs (267 664 kronor 80 öre). En tillämpning av artikel 3 (5) i konventionen, utan den i förslaget upptagna reduktionsregeln, skulle ha medfört en ansvarighetsgräns i fall av allenast egendomsskada om 300 000 francs (102 948 kronor) och i fall av personskada om 930 000 francs (319 138 kronor 80 öre). Förslaget innebär sålunda att i förhållande till konventionen ansvarigheten minskas för enbart egendomsskada med (102 948 — 51 474 =) 51 474 kronor eller 50 procent och i fall av personskada med (319 138: 80 — 267 664: 80 =) 51 474 kronor eller ungefär 16,1 procent.

För ett fartyg om 200 ton ligger enligt förslaget ansvarighetsgränsen beträffande allenast egendomsskada vid 200 000 francs (68 632 kronor) och beträffande personskada — enbart eller i förening med egendomsskada — vid 830 000 francs (förutnämnda belopp om 200 000 francs + det för personskada stadgade tillägget 630 000 francs) = 284 822 kronor 80 öre. Motsvarande siffror enligt konventionens reglering för småfartygen skulle, om ej förslagets reduktionsregel upptoges, utgöra vid allenast egendomsskada 300 000 francs (102 948 kronor) och, i fall av personskada, sagda belopp ökat med tillägget 630 000 francs eller tillhoppa 930 000 francs (319 138 kronor 80 öre). Minskningen i jämförelse med konventionen uppgår i fall av enbart egendomsskada till (102 948 — 68 632 =) 34 316 kronor eller 33,33 procent och i fall av personskada till (319 138: 80 — 284 822: 80 =) 34 316 kronor eller omkring 10,8 procent.

Ett fartyg om 250 ton får enligt förslaget en ansvarighetsgräns, som i fall av endast egendomsskada uppgår till 250 000 francs (85 790 kronor) och i

fall av personskada — enbart eller i förening med egendomsskada — till 880 000 francs (förutnämnda belopp om 250 000 francs + det för personskada stadgade tillägget 630 000 francs) = 301 980 kronor 80 öre. Enligt konventionens reglering för småfartygen skulle, om förslaget reduceringsregel ej funnes, motsvarande siffror utgöra vid enbart egendomsskada 300 000 francs (102 948 kronor) och, i fall av personskada, sagda belopp ökat med tillägget 630 000 francs eller tillhoppa 930 000 francs (319 138 kronor 80 öre). Minskningen av ansvarigheten, jämfört med konventionen, blir vid enbart egendomsskada (102 948 — 85 790 =) 17 158 kronor eller ungefär 16,7 procent och i fall av personskada (319 138: 80 — 301 980: 80 =) 17 158 kronor eller c:a 5,4 procent.

De anförda exemplen visar att sänkningen av förslaget ansvarighetsgräns i förhållande till konventionens ansvarighetsgräns enligt artikel 3 (5), räknat i absoluta tal, för varje särskilt fartyg blir lika stor, vare sig allenast egendomsskada föreligger eller fråga är om personskada, enbart eller i förening med egendomsskada. Procentuellt sett blir i fall av personskada sänkningen betydligt mindre än då endast egendomsskada uppkommit och överstiger aldrig 16,13 procent; i fall av enbart egendomsskada kan sänkningen uppgå till högst 50 procent. Detta sammanhänger tydligen med att enligt förslaget, liksom enligt artikel 3 (5) i konventionen, tillägget för personskada konstant beräknas på grundval av en antagen dräktighet om 300 ton och alltid är mer än dubbelt så stort som det belopp, vilket utgör ansvarighetsgränsen vid enbart egendomsskada och vilket lägges i botten vid beräkandet av ansvarighetsgränsen i fall av personskada.

Vidare framgår av exemplen att skillnaden mellan förslaget och konventionens ansvarighetsgränser såväl absolut som procentuellt sett är störst för fartygen om högst 150 ton. Inom denna grupp är skillnaden oföränderlig, oavsett tonalet. Därefter avtager den med stigande dräktighet för att helt upphöra vid trehundra tonsgränsen.

Förslaget regler om fördelningen av ansvarighetsbelopp (256 §) innebär, för det fall att såväl personskada som egendomsskada uppstått, att tillägget om 630 000 francs skall användas enbart för täckande av personskador och att återstoden (1 000 francs för ton, dock minst 150 000 francs) skall användas för tillgodoseende, efter proportionell fördelning, av kvarstående personfordringar och av egendomsfordringarna. Den minskning av ansvarigheten för personskada, som förslaget i jämförelse med konventionen innebär för fartyg under 300 ton, får i dylikt fall betydelse endast om det med konventionen överensstämmande tillägget 630 000 francs icke förslår till personskadeborgenärernas förnöjande. Skulle endast personskador föreligga, utan att samtidigt skada å egendom uppkommit, medför förslaget i förhållande till konventionen en minskning av ansvarigheten för personskadorna, oaktat att det särskilda, för personskador avsedda beloppet 630 000 francs bibehållits oförändrat enligt konventionens regler.

Av det anförda framgår, att förslaget för småfartygens vidkommande

innebär en lägsta ansvarighetsgräns om 51 474 kronor för egendomsskada och 267 664 kronor 80 öre för personskada. En dylik ansvarighet kan stundom förefalla betungande för fartygsägaren, och inom sjölagskommittén har framförts tanken att i lagstiftningen borde införas en regel enligt vilken ansvarighetsgränsen, om i visst fall synnerliga skäl föranleder därtill, skulle kunna av domstol nedsättas under det legala minimibeloppet. Kommittén har emellertid ansett det angeläget att lagstiftningen i förevarande avseende intager en sträng ståndpunkt. Det bör ankomma på fartygsägaren att skaffa sig försäkring som täcker ansvarighetsbeloppen.

256 §.

Denna paragraf grundas å artikel 2 (1) och artikel 3 (1) (c), till den del sistnämnda konventionsbestämmelse ej täckes av 255 § 1 mom., samt artikel 3 (2), (3) och (4) i 1957 års konvention (jfr 259 § sjölagen).

Artikel 2 (2), (3) och (4) i 1957 års konvention upptager vissa regler om att det fulla ansvarighetsbeloppet må avsättas såsom en särskild begränsningsfond. Dessa regler innebär bl. a. att en dylik fond ej må användas till annat än gäldande av fordringar gentemot vilka ansvarighetsbegränsning kan åberopas. Bestämmelserna är sålunda icke förenliga med svenska konkursrättsliga principer. Då bestämmelserna är av fakultativ natur är det ej heller erforderligt att införa dem i den svenska lagstiftningen. Viss motsvarighet till konventionens stadganden återfinnes emellertid i 259 § 2 mom. i förslaget.

Första stycket i förevarande paragraf motsvarar artikel 2 (1) i 1957 års konvention.

Enligt detta lagrum skall den ansvarighetsgräns, varom i 255 § stadgas, tillämpas i fråga om fordringar beträffande vilka ansvarigheten är begränsad och vilka uppkommit på grund av en och samma händelse («any distinct occasion»; »un même événement»). Här avses fordringarnas sammanlagda kapitalbelopp. Ränta och kostnader skall icke tagas i beräkning; jfr vad därom anförts i motiven till 254 § 1 mom. tredje stycket. Har flera skilda händelser, som givit upphov till begränsningsbara fordringar, inträffat, blir redaren för varje händelse ansvarig intill det fulla begränsningsbeloppet enligt 255 §.

Till *andra stycket* finnes motsvarighet i artikel 3 (1) (c). Förslaget upptager här bestämmelse att fordringar på grund av skada å person i första hand skall tillgodoses med det ansvarighetsbelopp som avses i 255 § 1 mom. andra stycket (2 100 francs för ton, dock minst 630 000 francs). Om detta belopp ej åtgår till personskadeborgenärernas förnöjande, skall överskottet tillfalla redaren; härom har uttrycklig bestämmelse ej upptagits i lagtexten. Däremot stadgas att, om beloppet ej förslår, de återstående personfordringarna skall tillsammans med övriga fordringar — d. v. s. fordring-

arna på grund av skada å egendom — tillgodoses med det i 255 § 1 mom. första stycket avsedda beloppet (1 000 francs för ton, dock minst 150 000 francs). Föreligger ingen egendomsfordran, står hela ansvarighetsbeloppet (3 100 francs för ton, dock minst 780 000 francs) till förfogande för tillgodoseende av personfordringarna.

De borgenärer, som har fordringar på grund av skada å egendom, är för dessa fordringar alltid hänvisade enbart till det i 255 § 1 mom. första stycket avsedda beloppet (1 000 francs för ton, dock minst 150 000 francs). Föreligger inga fordringar på grund av personskada, skall egendomsfordringarna ensamma tillgodoses med detta belopp. Föreligger personfordringar, kan egendomsfordringarna få vidkännas konkurrens av personfordringarna, dock endast i den mån dessa fordringar icke täckes av det i 255 § 1 mom. andra stycket angivna, för personskador särskilt avsedda beloppet (2 100 francs för ton, dock minst 630 000 francs).

Angående fördelningsreglernas innebörd särskilt beträffande fartyg med en dräktighet, som understiger 300 ton, må hänvisas till det under 255 § anförda.

I *tredje stycket*, som motsvarar artikel 3 (2), stadgas att fördelningen av ansvarighetsbelopp skall ske i förhållande till fordringarnas storlek. Även här avses fordringarnas kapitalbelopp utan hänsyn till ränta och kostnader.

Fjärde stycket motsvarar artikel 3 (3) och 3 (4) i 1957 års konvention.

Syftet med de i artikel 2 (2), (3) och (4) upptagna reglerna om begränsningsfond är främst att bestämmandet av och uppgörelse rörande de krav, vartill en olyckshändelse givit upphov, skall koncentreras till den stat, där fonden upprättats. Såsom komplement till dessa regler meddelas i artikel 3 (3) och (4) vissa bestämmelser för det fall, att uppgörelse angående viss fordran ändock skett eller kan förväntas ske vid sidan av begränsningsfonden. Dessa bestämmelser torde ha tillkommit med tanke främst på fordringar, beträffande vilka betalning framtvings i stat som ej anslutit sig till konventionen.

Sjölagskommitténs förslag innehåller inga regler om begränsningsfond. Om vårt land ratificerar 1957 års konvention, läser förpliktelse dock föreligga att i fråga om betalningar som avses i artikel 3 (3) och (4) tillämpa en reglering som överensstämmer med föreskrifterna i nämnda konventionsrum. På grund härav har i förevarande stycke stadgats att, om redaren visar att han måst gälda fordran som avses i denna paragraf, fordringsbeloppet skall medtagas vid beräkningen av ansvarigheten gentemot övriga borgenärer, såvitt fordringen kunnat enligt svensk rätt göras gällande mot redaren. Vidare föreskrives att, om redaren visar att han, oaktat krav ännu ej skett, framdeles har att gälda fordran som avses i denna paragraf, jämväl den fordringen skall tagas i beräkning. Bestämmelserna är tillämpliga även å verkställd eller framtida delbetalning av fordran.

Redaren äger sålunda att beträffande fordran, som han måst betala eller framdeles har att betala, uppträda såsom borgenär vid fördelningen av ansvarighetsbeloppet; om redaren betalat eller framdeles har att betala allenast del av fordran, äger han åberopa den ifrågavarande delbetalningen. Härigenom ernås att hans ställning icke på grund av en — framtvingen — betalning vid sidan av uppgörelsen i övrigt försämras i vidare mån än som må följa därav att en honom såsom borgenär tillkommande fordran underkastas begränsning. Att endast sådan fordran, som kunnat enligt svensk rätt göras gällande mot redaren, får beaktas, kan i det särskilda fallet framstå som obilligt, men såsom förut antytts synes det icke vara möjligt att avvika från konventionens reglering på denna punkt.

257 §.

Första stycket i denna paragraf motsvarar 262 § sjölagen. Andra, tredje och fjärde styckena saknar motsvarighet i gällande lag.

I 262 § första punkten sjölagen stadgas att, därest redare till befrielse från kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, ställt säkerhet för fulla ansvarsbeloppet, säkerheten må av honom åberopas jämväl till hans fredande mot samtliga övriga borgenärer, vilkas betalningsrätt är inskränkt till samma ansvarsbelopp. Vidare föreskrives att envar sådan borgenär äger äska förklaring att säkerheten avser även hans fordran.

Andra punkten innehåller föreskrift av innebörd att, om säkerhet har ställts för lägre belopp eller om särskild säkerhet är ställd för envar av flera fordringar, verkan därav i nu angivna hänseenden skall, där parterna ej åsämjas, bedömas efter omständigheterna, med iakttagande likväl av att säkerhet utöver fulla ansvarsbeloppet ej må krävas.

Artikel 5 (1)—(4) i 1957 års konvention innehåller föreskrifter som syftar till att möjliggöra för redaren att förhindra att »arrest» (i den franska konventionstexten »saisie»)³² verkställs flera gånger och i olika länder till säkerhet för fordringar, härrörande från en och samma händelse.

Sjölagskommitténs förslag upptager i förevarande paragraf första stycket bestämmelser motsvarande artikel 5 (4); i andra, tredje och fjärde styckena meddelas vissa föreskrifter som saknar motsvarighet i konventionen. Artikel 5 (1), (2) och (3) i konventionen motsvaras av 258 § i förslaget.

Artikel 5 (4) synes närmast avse säkerhet som ställes inom riket. Den rör samtliga begränsningsborgenärers rätt och torde därför taga sikte endast på säkerhet, som ställes inför myndighet, och icke på säkerhet som ställes i privat ordning.

³² Angående innebörden av »arrest» se *P. Gram*: Arrest av skib i England (ND 1938 s. 17 ff). Rörande »saisie» se NJA II 1938 s. 764—765.

Konventionen får anses överlämna åt de nationella lagarna att lösa frågan, i vad mån det skall krävas att säkerhet ställes jämväl för ränta å begränsningsbeloppet samt för kostnader i saken; jfr artikel 5 (5). Den svenska lagstiftningen har alltså frihet att välja den lösning som förefaller mest ändamålsenlig. Enligt gällande praxis ställes som regel säkerhet även i nu förevarande hänseenden. På grund härav och då dessa belopp ofta uppgår till betydande storlek anser sjölagskommittén det böra föreskrivas att säkerhet, varom här är fråga, skall vara så avpassad att den täcker även ränta och kostnader.

I överensstämmelse med vad sålunda anförts stadgar sjölagskommitténs förslag i *första stycket* av förevarande paragraf att, om redaren till befrielse från utmätning, kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, har inom riket hos rätten eller överexekutor ställt säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § jämte ett av rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken, säkerheten må återopas gentemot alla borgenärer för vilkas fordringar gäller begränsning till samma ansvarighetsbelopp. Vidare föreskrives att säkerheten skall anses vara ställd till förmån för alla sådana borgenärer. Bestämmelserna förutsätter att ansökning om utmätning, kvarstad eller annan handräckning har gjorts; dessförinnan må nedsättning enligt detta lagrum ej verkställas. De är tillämpliga både beträffande handräckning som sökes hos överexekutor (8 kap. utsökningslagen) och i fråga om handräckning i rättegång (15 kap. rättegångsbalken).

Med »det fulla ansvarighetsbeloppet» förstås ett belopp beräknat efter 3 100 francs för ton, dock minst 780 000 francs; har allenast egendoms-skador uppkommit är emellertid ett belopp beräknat efter 1 000 francs för ton, dock minst 150 000 francs, tillfyllest.

Tillägget för ränta och kostnader bestämmes gemensamt för dessa båda poster. I vad avser ränta torde detsamma böra täcka räntan å det fulla ansvarighetsbeloppet under tiden från det säkerheten ställes och till dess slutlig uppgörelse angående de begränsningsbara fordringar, som grundar sig å händelsen, må antagas komma till stånd mellan redaren och hans borgenärer. Visar borgenär, att ränta löper från en tidigare tidpunkt än nu sagts, bör emellertid den tidpunkten läggas till grund. Beräkningen torde böra ske enligt en räntefot av fem procent. Såvitt gäller kostnader bör tillägget avse alla de av händelsen föranledda kostnader för vilka redaren kan antagas bli ansvarig gentemot borgenärerna. Beräkningen av tillägget måste tydligen grundas på en skönsmässig uppskattning.

Av förevarande bestämmelse följer att, sedan inom riket hos rätten eller överexekutor säkerhet ställts för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § jämte tillägg för ränta och kostnader, utmätning, kvarstad eller annan handräckning ej må beviljas på grund av fordran som avses med säkerheten. Utmätning, kvarstad eller annan handräckning, som redan beviljats, skall

genast hävas (jfr 189 § utsökningslagen). Redaren behöver alltså ställa säkerhet endast en gång för att inom riket undgå handräckningsåtgärd i fråga om begränsningsbar fordran. Rörande verkan i annan konventionsstat av säkerhet, som ställts enligt 257 §, torde få hänvisas till artikel 5 (1) och (2) i konventionen.

Vidare följer av den föreslagna bestämmelsen att säkerheten ej kan utan samtliga borgenärens medgivande återtagas, förrän redaren erlägger full betalning (jfr 259 § 2 mom. i förslaget) eller ställer enahanda säkerhet hos annan rätt eller överexekutor inom riket eller säkerhet som möjliggör för honom att återropa 258 § fjärde stycket.

Om redaren har ställt säkerhet, som understiger det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 §, gäller dylik delsäkerhet endast till förmån för borgenär, som begärt handräckningsåtgärden, och den kan ej heller av redaren återopas mot andra borgenärer. Om emellertid redaren kompletterar säkerheten, så att densamma kommer att uppgå till det fulla ansvarighetsbeloppet jämte tillägg för ränta och kostnader, inträder de i första stycket stadgade rättsverkningarna, under förutsättning att kompletteringen sker hos samma myndighet. Dylik komplettering kan ske, vare sig hos myndighet göres ny ansökan om handräckningsåtgärd eller ej. Uttryckliga bestämmelser i dessa avseenden torde icke vara erforderliga; i detta sammanhang är att märka att regeln i 262 § andra punkten sjölagen grundar sig å ett i 1924 års konvention upptaget stadgande (artikel 8 tredje stycket) som saknar motsvarighet i den nya konventionen.

Det förekommer att redaren, för att undgå handräckningsåtgärd beträffande en begränsningsbar fordran, hos en myndighet ställer säkerhet, som visar sig understiga det fulla ansvarighetsbeloppet, och att hans fartyg eller annan honom tillhörig egendom därefter hos myndighet å en annan ort göres till föremål för ny ansökan om handräckning för en annan begränsningsbar fordran, grundad på samma händelse. För dylikt fall meddelas i *andra stycket* bestämmelse av innebörd att redaren äger värja sig mot den nya handräckningsansökningen genom att hos den förra myndigheten komplettera den därstädes ställda delsäkerheten, så att den täcker det fulla ansvarighetsbeloppet jämte ränta och kostnader. Sker en dylik komplettering, blir regeln i första stycket även i övrigt tillämplig.

Att redaren, om han så önskar, äger hos den senare myndigheten nedsätta full säkerhet enligt första stycket, torde icke behöva utsägas i lagtexten. Givetvis kan han också nöja sig med att hos denna myndighet ställa säkerhet för den fordran, beträffande vilken handräckning därstädes sökes; en dylik säkerhet kan kompletteras, så att den kommer att utgöra full säkerhet enligt första stycket. Men redaren kan icke ernå de i första stycket stadgade rättsverkningarna genom att hos myndigheten ställa säkerhet till komplettering av den förut hos annan myndighet ställda säkerheten.

Om redaren efter vad förut sagts har i en eller flera omgångar ställt säkerhet för det fulla ansvarighetsbeloppet jämte ränta och kostnader, skall enligt första stycket säkerheten anses vara ställd till förmån för alla borgenärer för vilkas fordringar gäller begränsning till samma ansvarighetsbelopp. I *tredje stycket* föreskrives därför att redaren i dylikt fall äger påfordra frigivande av tidigare ställd säkerhet för fordran som avses med den fulla säkerheten. Bestämmelsen gäller, vare sig den tidigare säkerheten ställts hos myndighet eller i privat ordning.

Enligt *fjärde stycket* skall vad i förevarande paragraf är stadgat om säkerhet som inom riket ställts hos rätten eller överexekutor äga motsvarande tillämpning i fråga om säkerhet som ställts hos vederbörlig myndighet i Danmark, Finland eller Norge. Denna bestämmelse, vartill motsvarighet förutsattes skola inflyta i de danska, finska och norska sjölagarna, har tillkommit såsom ett led i den nordiska rättsgemenskapen på sjörettens område. Anledning att från bestämmelsens tillämpning undantaga borgenär i utomnordiskt land föreligger enligt sjölagskommitténs mening icke.

Ställande av säkerhet medför enligt sjölagskommitténs förslag vissa rättsverkningar med avseende å forum. Beträffande detta spørsmål hänvisas till vad under 323 § anföres.

258 §.

Denna paragraf saknar motsvarighet i gällande sjölag. Den grundas å artikel 5 (1), (2) och (3) i 1957 års konvention.

En väsentlig olägenhet med den nuvarande bristen på internationell samordning av begränsningsreglerna är att en och samma händelse kan föranleda att fartyget eller annat fartyg i samme redares ägo — eller annan, redaren tillhörig egendom — blir föremål för handräckningsåtgärd flera gånger i olika länder. Härigenom kan redaren tvingas att i varje land, där handräckning sker, ställa säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt vederbörande lands begränsningsregler. För att råda bot härpå hade man i konventionsutkast, utarbetade under åren 1954 och 1955, infört regler av innebörd att myndighet i fördragsslutande stat ägde möjlighet att, då fråga om handräckning uppkom, beakta säkerhet som ställts i annan stat. Från nordiskt håll hävdades att dessa regler icke var tillfyllest utan borde ändras till att avse en skyldighet att upphäva eller underlåta handräckningsåtgärd, om tillfredsställande säkerhet ställts i annan stat. Häremot invändes att en dylik bestämmelse kunde bli alltför oförmånlig för borgenärerna i de fall då säkerheten ställts å avlägsen ort. Resultatet blev en kompromiss.

Artikel 5 (1) innehåller konventionens huvudregel på förevarande område. Regeln är, liksom föreskrifterna i 1954 och 1955 års utkast, av fa-

kultativ natur. I artikel 5 (2) upptages stadgande om obligatoriskt beaktande av säkerhet som ställts å ort med viss nära anknytning till den ansvarighetsgrundande händelsen. Artikel 5 (3) innehåller en bestämmelse rörande komplettering av redan ställd säkerhet.

Sjölagskommitténs förslag upptager i *första och andra styckena* av förevarande lagrum motsvarighet till artikel 5 (1) och (2), såvitt angår frigivning av fartyg eller annan egendom som kvarhållits, samt till artikel 5 (3) i vad densamma avser komplettering i utlandet av därstädes ställd säkerhet.

I första stycket återfinnes en fakultativ bestämmelse av innehåll att, om redaren tillhörig egendom har utmätts eller belagts med kvarstad eller eljest underkastats handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, och redaren förmår visa att han utom riket har ställt tillräcklig och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 §, utmätningen, kvarstaden eller handräckningen *må* hävas.

Regeln om obligatorisk frigivning upptages i andra stycket. Där stadgas, med avseende å fall då utmätning, kvarstad eller annan handräckning beviljats samt redaren förmår visa att han utom riket ställt tillräcklig och för borgenären tillgänglig säkerhet, att kvarstaden eller handräckningen *skall* hävas, om säkerheten ställts 1. i den hamn där den händelse inträffat varå fordringen grundas eller, om händelsen ej ägt rum i hamn, i den första hamn som fartyget anlöpt efter händelsen; eller 2. i landsättningshamnen, om fordringen avser skada å person; eller 3. i lossningshamnen, om fordringen avser skada å last.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller, vare sig säkerheten ställts i konventionsstat eller i stat som ej biträtt konventionen. Icke blott säkerhet som ställts inför myndighet — vilket torde vara det normala fallet — utan även säkerhet som ställts i privat ordning åsyftas med bestämmelserna. Av bestämmelserna följer att begärd kvarstad eller annan handräckning *må* resp. *skall* vägras, om redaren förmår visa att tillräcklig och för borgenären tillgänglig säkerhet redan har ställts; i fall som avses i andra stycket skall säkerheten ha ställts å ort som där sägs. Föreskrifterna är tillämpliga även å det fall att redaren först ställt delsäkerhet i utlandet och sedermera i utlandet kompletterat delsäkerheten.

Att säkerheten skall — förutom att den uppgår till fulla ansvarighetsbeloppet — vara tillräcklig innebär ett krav på att utställaren av borgen eller garanti, som erbjudes såsom säkerhet, skall vara god för beloppet.

Reglerna i första och andra styckena torde äga analog tillämpning i det fall att redaren har utomlands nedsatt sådan begränsningsfond, som avses i konventionens artikel 2 (2)—(4), dock under förutsättning att fonden är »actually available» för borgenären.

Av 257 § och motsvarande lagrum i de danska, finska och norska för-

slagen torde följa, att 258 § första och andra styckena i praktiken icke kommer att erhålla tillämpning i avseende å säkerhet, som ställts i Danmark, Finland eller Norge (se särskilt 257 § sista stycket).

I *tredje stycket* återfinnes motsvarighet till artikel 5 (3), i vad densamma avser komplettering inom riket av säkerhet som ställts utomlands. Vid dylik komplettering torde, liksom vid ställande av säkerhet enligt 257 §, böra krävas att säkerheten omfattar jämväl tillägg för ränta och kostnader i saken. Eftersom detta tillägg skall så avpassas att det kan väntas täcka samtliga begränsningsborgenärers fordringar på ränta och kostnader — jfr vad under 257 § anförts — tager bestämmelsen endast sikte på kompletteringssäkerhet som ställes inför myndighet; däremot kan kompletteringen avse säkerhet som i utlandet ställts i privat ordning. I överensstämmelse med det anförda upptages i förevarande lagrum bestämmelse att vad i första och andra styckena är stadgat jämväl skall gälla, därest den utomlands ställda säkerheten icke motsvarar det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § men redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer betryggande säkerhet för återstoden jämte ett av rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken.

Har redaren ställt säkerhet enligt bestämmelserna i första, andra och tredje styckena för fulla ansvarighetsbeloppet jämte, där så erfordras, tillägg för ränta och kostnader, bör hans möjligheter att återfå en inom riket tidigare ställd säkerhet för fordran, som är underkastad begränsning till det ifrågavarande ansvarighetsbeloppet, bedömas på samma sätt som om fråga vore om frigivande av kvarhållet fartyg. I *fjärde stycket* meddelas föreskrift av sådan innebörd. Där föreskrives sålunda att, om redaren begär frigivande av säkerhet som han inom riket ställt till befrielse från utmätning, kvarstad eller annan handräckning, vad i denna paragraf är stadgat om hävande av handräckningsåtgärd skall äga motsvarande tillämpning. Bestämmelsen motsvarar artikel 5 (1), (2) och (3) i vad dessa konventionsrum avser frigivande av ställd säkerhet.

Angående forum, som följer därav att säkerhet ställts, hänvisas till motiven till 323 §.

259 §.

Första momentet i förevarande paragraf motsvarar i stort sett 261 § sjölagen. I andra momentet upptages vissa nya föreskrifter.

I 261 § första stycket sjölagen stadgas, för det fall att tvist uppstår om beräkningen av det belopp, vartill redareansvaret är begränsat, eller om beloppets fördelning mellan särskilda fordringsägare, att saken må hänskjutas till utredning och avgörande av dispaschör i fartygets hemort eller där dispasch för den ort vanligen upprättas.

Enligt 261 § andra stycket åligger det dispaschören att genom kungörelse som tre gånger införes i allmänna tidningarna samt i annan tidning, ge-

nom vilken offentliggörande på ändamålsenligaste sätt kan ske, anmana dem, vilka saken angår, att inom viss förelagd tid skriftligen anföra vad de till bevakande av sin rätt aktar nödigt ävensom ingiva de handlingar, vilka de vill åberopa. Vidare stadgas att dispaschören skall i tillämpliga delar vid dispaschen iakttaga vad för utredning av gemensamt haveri är stadgat i 214 § sjölagen.

I 261 § tredje stycket sjölagen föreskrives skyldighet för redaren att ersätta kostnad för dispasch, varom här är fråga, med mindre borgenär utan skäligen orsak hänskjutit saken eller föranlett dess hänskjutande till dispaschör.

Förevarande paragraf i förslaget behandlar spörsmål av processuell natur. Regleringen av dylika frågor är icke bunden av konventionen; jfr artikel 4 och artikel 5 (5).

Begränsningen av redarens ansvarighet medför i det särskilda fallet att begränsningsborgenärerna gemensamt måste åtnöjas med ett belopp, som understiger summan av deras sammanlagda fordringar. Detta begränsningsbelopp skall fördelas mellan dem efter vissa i förslaget angivna regler. Fördelningen måste få till följd att icke alla borgenärer blir helt tillgodosedda. Oftast torde samtliga borgenärer eller åtminstone flertalet av dem få finna sig i att deras fordringar ej erhåller full täckning.

En förutsättning för upprätthållandet av materiella regler om redares ansvarighetsbegränsning måste vara, att borgenärerna har tillgång till förfarande som möjliggör för dem att hävda sina intressen. De måste sålunda kunna bevaka sina egna fordringar och klandra medborgenärernas. Vidare måste de ha möjlighet att få till stånd en opartisk beräkning av ansvarighetsbeloppets storlek och av dess fördelning mellan olika fordringsägare. Uppenbarligen måste de också i det konkreta fallet kunna bestrida att rätt för redaren att begränsa sin ansvarighet över huvud taget föreligger.

Den i Sverige gällande ordningen innebär att — därest parterna ej enas om att själva handlägga begränsningsuppställningen — bevakning av borgenärernas fordringar sker hos dispaschör, som också har att beräkna ansvarighetsbeloppets storlek och fördelning. Dispaschörs beslut kan överklagas hos domstol; särskilda regler angående klander inför dispaschör av bevakade fordringar saknas. Prövningen av fråga, huruvida i visst fall rätt till ansvarighetsbegränsning föreligger, ankommer ej på dispaschör utan på domstol.

En liknande ordning tillämpas i Danmark och Finland. I Norge, liksom i Storbritannien och åtskilliga andra utomnordiska länder, ombesörjes begränsningsuppställning i dess helhet av domstol, såframt parterna ej är ense.

Sjölagskommitténs förslag anknyter i huvudsak till det nu rådande svenska systemet. Även de danska, finska och norska kommittéerna förordar

att den i respektive land förefintliga ordningen bibehålles. Det har icke ansetts erforderligt att söka åstadkomma nordisk enhetlighet på denna punkt.

Utredningen i begränsningsärenden är oftast av tämligen invecklad art och kräver lång tid. Den kan också fördröjas av oenighet mellan borgenärerna inbördes eller av andra omständigheter som icke hänför sig till redaren. Det synes vara föga rimligt att redaren ovillkorligen skall vara skyldig att betala löpande ränta å fordringarna under hela den tid som utredningen tager i anspråk. Förslaget upptager därför, såsom en nyhet, regler som innebär att redaren äger fullgöra betalning genom att hos dispaschör nedsätta det fulla ansvarighetsbeloppet jämte tillägg för ränta och kostnader i saken. Dylig nedsättning är — såsom redan antytts — icke en förutsättning för att begränsning skall få återopas.

I 1 mom. första stycket första punkten stadgas, i huvudsaklig överensstämmelse med 261 § första stycket sjölagen, att tvist om beräkning av belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad enligt 255 §, eller om fördelningen av ansvarighetsbelopp mellan borgenärer må hänskjutas till utredning och avgörande av dispaschör i fartygets hemort eller där dispasch för den ort vanligen upprättas. Stadgandets avfattning ger vid handen att parterna, om de är ense, själva äger ombesörja beräkningen och fördelningen av ansvarighetsbeloppet. Hänvisningen till 255 § innebär att dispaschörens skyldighet avser beräkning och fördelning endast av begränsat ansvarighetsbelopp jämlikt svensk rätt. Förevarande lagrum torde få analog tillämpning i fråga om ansvarighetsbelopp, som fastställles enligt regler utfärdade med stöd av 263 § i förslaget.

Hänskjutandet kan avse såväl ansvarighetsbeloppets beräkning som dess fördelning eller endera av dessa frågor. Om endast fördelningen hänskjutes till dispasch, måste den, som begär dispaschen, styrka att överenskommelse mellan parterna föreligger därom att ett begränsat ansvarighetsbelopp av viss angiven storlek skall läggas till grund för fördelningen. Har däremot överenskommelse träffats exempelvis om att det i 255 § avsedda begränsningsbeloppet skall täcka redarens ansvarighet även för ränta och kostnader, måste storleken av begränsningsbeloppet utredas av dispaschören. Dispasch kan begäras av redaren eller av borgenär. Angående verkan i preskriptionshänseende därav att fordran kommer under dispaschörs behandling stadgas i 283 § tredje stycket och 284 § tredje stycket sjölagen.

Förslaget förutsätter att dispaschören skall vara skyldig att avgöra vid dispaschörförfarandet förekommande tvister, vilkas lösning utgör villkor för beräkningen av det begränsade ansvarighetsbeloppets storlek eller fördelning.³³ Dispaschören skall sålunda icke hänvisa part att vid domstol väcka

³³ Jfr beträffande den nu gällande ordningen *Wikander: Redareansvar och sjöpanträtt* enligt 1928 års lagstiftning, s. 51, och *Pineus: To the question of competency of the average adjuster (Liber amicorum of congratulations to Algot Bagge. Stockholm 1956)* s. 173 ff.

talän härom. Å andra sidan är part självfallet oförhindrad att, där allmänna processuella regler det medgiver, anhängiggöra rättegång i anledning av uppkommen tvist i hänseende varom nu är fråga. Har så skett, torde det understundom vara lämpligt att dispaschören avvaktar lagakraftvunnen dom i målet. Fråga, huruvida i visst fall redarens ansvarighet över huvud taget må begränsas, måste alltid — där parterna ej enas — avgöras av domstol.

Forumbestämmelsen i 1 mom. första stycket första punkten avser endast svenska fartyg. I 1 mom. första stycket andra punkten upptages emellertid en ny forumföreskrift, som tager sikte på utländska fartyg.

Artikel 2 (2), (3) och (4) i 1957 års konvention upptager föreskrifter om möjlighet att avsätta det fulla ansvarighetsbeloppet såsom en särskild begränsningsfond och om de rättsverkningar som är förknippade med dylik fondbildning. Dessa föreskrifter syftar främst till att skapa ett likvidationsförfarande, koncentrerat till en enda ort, vilket redaren kan anlita i de begränsningsfall då flera borgenärer finnes. Därjämte skall fonden tjäna vissa säkerhetsfunktioner; jfr vad därom under 258 § första och andra styckena anförts.

1957 års konvention utgör en överarbetning närmast av ett år 1955 upprättat konventionsutkast.³⁴ Enligt detta förelåg en obligatorisk skyldighet för redaren att avsätta begränsningsbeloppet såsom en särskild begränsningsfond. Vid 1957 års Brysselkonferens framfördes från de nordiska ländernas sida vissa erinringar häremot. Sålunda framhölls bl. a., att en anordning med en särskild fond som skulle förbehållas vissa borgenärer — jfr artikel 2 (3) — icke var förenlig med nordisk konkursrätt. Dessa invändningar föranledde att skyldigheten till fondavsättning utmönstrades ur konventionstexten och ersattes med en fakultativ möjlighet till dylik avsättning.

På grund av det anförda innefattar sjölagskommitténs förslag inga bestämmelser om begränsningsfond. Däremot upptager förslaget — i 2 mom. av förevarande paragraf — föreskrifter om att redaren äger fullgöra sin betalningsskyldighet genom nedsättning av ansvarighetsbeloppet, jämte visst tillägg, hos dispaschör. Dylik nedsättning torde i allmänhet ifrågakomma endast i samband med att tvist om beräkning eller fördelning av ansvarighetsbeloppet hänskjutes till dispaschören. I syfte att så långt det är förenligt med svenska konkursrättsliga principer tillgodose ändamålet med konventionsbestämmelserna om begränsningsfond öppnar förslaget genom nu förevarande lagrum möjlighet även för redare i utländskt fartyg att anlita nedsättningsförfarandet. Det föreskrives sålunda att, om fartyget ej har hemort här i riket, dispaschen skall uppgöras av dispaschören i Stockholm.

³⁴ Det s. k. Madridutkastet, intaget i protokollen från 1957 års diplomatiska sjörettskonferens i Bryssel s. 555 ff.

1 mom. första stycket tredje punkten innehåller en särbestämmelse för det fall att ärende angående gemensamt haveri med anledning av den händelse, varå ansvarigheten grundas, redan är anhängigt eller väntas bli anhängiggjort hos viss dispaschör i riket (jfr 213 § sjölagen). Stadgandet gäller, vare sig fartyget har hemort här i riket eller ej.

1 mom. andra stycket — som motsvarar 261 § andra stycket sjölagen — stadgar i sin första punkt att det åligger dispaschören att genom kungörelse, som en gång införes i tidning genom vilken offentliggörande på ändamålsenligt sätt kan ske, anmana sakägarna att inom viss förelagd tid skriftligen anföra vad de till bevakande av sin rätt aktar nödigt ävensom ingiva de handlingar, vilka de vill åberopa. Den i 261 § andra stycket sjölagen upptagna bestämmelsen om att kungörelse skall ske i allmänna tidningarna har ansetts onyttig och därför utgått. Det har ej heller befunnits erforderligt att bibehålla föreskriften om att kungörelsen i annan tidning skall införas tre gånger. Uttrycket »dem, vilka saken angår» i 261 § andra stycket har ersatts med ordet »sakägarna»; någon materiell ändring innebär detta icke. Jämväl i övrigt har vissa ändringar av väsentligen redaktionell natur företagits.

I andra punkten av förevarande stycke upptages föreskrift att i övrigt skall i tillämpliga delar gälla vad om dispasch vid gemensamt haveri är stadgat (se 214 § sjölagen).

Enligt *1 mom. tredje stycket* — som motsvarar 261 § tredje stycket sjölagen — är redaren skyldig att ersätta kostnaden för dispasch, som avses i förevarande moment, såframt ej borgenär utan skäligen orsak hänskjutit saken till dispaschör eller eljest särskilda skäl föranleder till annat. Stadgandet avser såväl ersättningen till dispaschören som sakägarnas egna kostnader för tillvaratagandet av sina intressen i förfarandet inför dispaschören; däremot gäller stadgandet icke beträffande dispaschprocess inför domstol. Såsom exempel på »särskilda skäl» må nämnas det förhållandet, att borgenär utan skäligen orsak föranlett sakens hänskjutande till dispaschör, samt omständigheter som avses i 18 kap. 6 § rättegångsbalken; jfr även 18 kap. 8 § samma balk.

I 2 mom. upptages regler om rätt för redaren att fullgöra betalningsskyldighet genom att nedsätta penningar hos dispaschör. En förutsättning för reglernas tillämpning är att nedsättningen avser ett begränsat globalt ansvarighetsbelopp enligt svensk rätt. Huruvida nedsättning av penningar hos dispaschör kan — i anslutning till viss gällande praxis — ske annorledes än med tillämpning av nu ifrågakvarande bestämmelser beröres icke av denna lagstiftning.

Första och andra styckena avser nedsättning av ansvarighetsbelopp enligt 255 §. Dessa bestämmelser torde — såsom redan antytts i motiven till 1 mom. första stycket första punkten — få analog tillämpning i fråga om

ansvarighetsbelopp, som fastställes enligt regler utfärdade med stöd av 263 § i förslaget. I tredje stycket behandlas nedsättning av ansvarighetsbelopp som fastställts i särskild överenskommelse mellan redaren och borgenärerna.

Enligt 2 mom. första stycket första punkten äger redaren, därest tvist om beräkningen av belopp, vartill hans ansvarighet är begränsad enligt 255 §, hänskjutits till dispaschör, fullgöra sin betalningsskyldighet genom att hos dispaschören för borgenärernas räkning nedsätta ett belopp motsvarande hans fulla ansvarighet enligt 255 § jämte vissa tillägg. Nedsättningen kan ske i omedelbart samband med tvistens hänskjutande eller senare. Att även spörsmålet angående beräkningen av ansvarighetsbeloppets fördelning mellan borgenärerna hänskjutes till dispaschör är icke en förutsättning för att nedsättning skall få verkställas, utan sakägarna må själva beräkna fördelningen av beloppet, om de så önskar.

Det i 255 § i förslaget avsedda ansvarighetsbeloppet kan utan större svårighet exakt beräknas, om de för beräkningen erforderliga uppgifterna angående nettodräktighet, maskinrum och guldkurs finnes tillgängliga. Dessa uppgifter torde som regel lätt kunna inhämtas. För att nedsättning av ansvarighetsbelopp skall få ske, uppställer förslaget därför icke krav att beloppet redan fastställts genom dispasch. Det synes emellertid vara lämpligt att dispasch rörande beloppets storlek snarast möjligt upprättas. Har jämväl tvist om beloppets fördelning hänskjutits för dispaschering, kan det sålunda bli erforderligt att utfärda två dispascher. Några nämnvärda olägenheter torde icke vara förenade härmed.

Den i 255 § stadgade ansvarighetsgränsen gäller endast ansvarighetens kapitalbelopp. För att redarens betalningsskyldighet skall anses vara fullgjord synes böra fordras att redaren nedsätter ett belopp motsvarande såväl det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § som ränta och kostnader i saken; av praktiska skäl torde nedsättningen jämväl böra täcka ersättningen till dispaschören. För ränteberäkningen torde i förevarande sammanhang en schematisk regel få läggas till grund. I överensstämmelse med det anförda föreslås stadgande av innebörd att det belopp, som nedsättes, skall motsvara ej blott det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § utan även ränta därå, beräknad efter fem procent om året från dagen för den händelse, som grundat ansvarighet, till dagen för nedsättningen, samt ett av dispaschören bestämt tillägg för kostnader i saken. Angående beräkningen av tillägget för kostnader må hänvisas till motiven till 257 § första stycket.

Det kan inträffa att det nedsatta beloppet beräknats för lågt, så att det samma icke täcker redarens ansvarighet gentemot borgenärerna för kapitalbelopp, ränta och kostnader. I dylikt fall bör det åligga dispaschören att då bristen upptäckes genast anmana redaren att nedsätta det felande. Föreskrift härom upptages i 2 mom. första stycket andra punkten. Skyl-

dighet att vid nedsättning av felande belopp jämväl nedsätta ränta därå stadgas icke.

Någon lagregel för det fall, att redaren underlåter att inom rimlig tid efter anmaning nedsätta felande belopp, har icke ansetts av det praktiska behovet påkallad. Skulle en dylik situation inträffa, ankommer det på dispaschören att — efter avdrag för honom tillkommande ersättning — fördela det nedsatta men otillräckliga beloppet jämte därå upplupen bankränta mellan borgenärerna och till dem utanordna deras andelar i de tillgängliga medlen.

Det är icke praktiskt möjligt att genomföra en skyldighet för dispaschör att underrätta borgenärerna om brist i nedsatt belopp. Det ligger emellertid i sakens natur att borgenär, som efter förfrågan hos dispaschör fått kännedom om dylik brist, är berättigad att beträffande den del av bristen, som belöper på borgenären, föra talan mot redaren. Rörande storleken av den del av borgenärens fordran, som sålunda kvarstår ogulden, torde en av dispaschören verkställd ungefärlig uppskattning få äga vitsord.

I 2 mom. *första stycket tredje punkten* stadgas skyldighet för dispaschör att ofördröjligen göra nedsatt belopp räntebärande genom att detsamma i svenskt mynt insättes i svensk bankinrättning. Har exempelvis en utländsk redare i London deponerat ett belopp i pund för dispaschörens räkning, skall alltså detta överföras till svensk bank och omvandlas till svenskt mynt. Dylik omvandling torde som regel vara en förutsättning för att den svenska banken skall betala ränta å beloppet.

Medel, varom här är fråga, synes regelmässigt böra placeras å räkning som giver högsta gällande inlåningsränta. Avsteg härifrån bör göras endast då i visst fall särskilda skäl föranleder därtill. Särskilt bankkonto bör användas i ettvart begränsningsärende. Föreskrifter i dessa hänseenden torde få utfärdas i administrativ ordning.

Enligt 2 mom. *andra stycket första punkten* åligger det dispaschören att, sedan fördelningen blivit bestämd genom lagakraftvunnen dispasch eller dom eller genom överenskommelse mellan sakägarna, utanordna det tillgängliga beloppet (det nedsatta beloppet jämte därå upplupen bankränta) till borgenärerna. Andra punkten innehåller förbud mot återbetalning till redaren i vidare mån än det tillgängliga beloppet överstiger summan av hans ansvarighet enligt 255 § jämte ränta därå, beräknad efter fem procent om året från dagen för den händelse, varå ansvarigheten grundas, och av hans ansvarighet för kostnader i saken. Bestämmelse om den tidpunkt, intill vilken ränta skall beräknas, meddelas icke; lösningen av detta spörsmål torde få ankomma på dispaschör. Föreligger överskott, är dispaschören givetvis gentemot redaren redovisningsskyldig för detsamma. Förbudet mot återbetalning gäller icke återvinning i redarens konkurs.

Förevarande lagrum utgår från att begränsning jämlikt 255 § i förslaget tillämpas. Det kan emellertid tänkas förekomma att, sedan nedsättning

verkställt, kapitalbeloppet av redarens fulla ansvarighet visar sig understiga den legala ansvarighetsgränsen, så att begränsning över huvud taget ej behöver återopas. I dylikt fall föreligger icke någon skyldighet för dispaschören att befatta sig med ärendet i vidare mån än att han återbetalar nedsatt belopp jämte därå upplupen bankränta, med avdrag för ersättning till dispaschören. Dispaschören är emellertid oförhindrad att, om det påkallas och han så finner lämpligt, uppgöra dispasch angående fördelningen av tillgängligt belopp och ombesörja dess utanordnande. Föreliggande överskott i förhållande till den ansvarighet, som åvilar redaren, skall därefter återgå till denne, även om det tillgängliga beloppet ej överstigit summan av redarens ansvarighet enligt 255 § jämte ränta därå och av hans ansvarighet för kostnader i saken.

Det kan tänkas förekomma att viss borgenär är okänd eller att det eljest icke är möjligt att få kontakt med honom. I sådant fall torde det få anses åligga dispaschören att insätta det borgenären tillkommande beloppet å särskilt bankkonto och låta beloppet där inestå till dess utbetalning till borgenären kan ske eller fordringen preskriberats. Sedan preskriptionstiden utgått, skall beloppet jämte upplupen ränta tillställas redaren. Ett dylikt förfaringssätt tillämpas i praxis av dispaschörerna i ärenden angående gemensamt haveri. Särskilda författningsbestämmelser i förevarande hänseende torde kunna undvaras.

I 2 mom. tredje stycket upptages bestämmelser för den händelse att mellan redaren och borgenärerna träffats särskild överenskommelse angående storleken av det belopp vartill redarens begränsade ansvarighet skall anses uppgå. Även i dylikt fall äger redaren — oavsett om tvist angående beloppets fördelning hänskjutes till utredning genom dispasch — fullgöra sin betalningsskyldighet genom att för borgenärernas räkning nedsätta beloppet hos dispaschör, och vad i 2 mom. första och andra styckena är stadgat skall äga motsvarande tillämpning. Tillägg för ränta och kostnader torde av dispaschören böra krävas, om ej av överenskommelsen uttryckligen framgår, att det överenskomna beloppet skall täcka jämväl dessa poster.

260 §.

Denna paragraf motsvarar 263 § sjölagen.

Enligt första stycket i nämnda paragraf gäller, för det fall att redaren har utbetalt vad enligt bestämmelserna i 10 kap. sjölagen om begränsning av ansvarigheten ålåg honom att utgiva och annan borgenär sedan visar sig äga lika eller bättre rätt till betalningen, att redaren dock icke skall vara till vidare betalningsskyldighet förbunden, där antagas må, att han när betalningen erlades eller, om den skedde enligt lagakraftvunnen dom eller dispasch, när denna meddelades icke ägde och ej heller genom vederbörlig undersökning kunnat få kunskap om den andres fordran. Enligt

andra stycket skall borgenär, som sålunda uppburit vad rätteligen bort tillkomma annan, svara därmed för den andres fordran, där han om samma fordran ägde kunskap, när han erhöll betalningen.

I förevarande paragraf har — förutom ett par redaktionella jämkningar — vidtagits den ändringen att orden »lika eller bättre rätt till betalning» ersatts med »rätt till betalning». Ändringen betingas därav att enligt 1957 års konvention de begränsningsbara fordringarna icke konkurrerar med varandra på grundval av inbördes olika förmånsrätter.

261 §.

Denna paragraf motsvarar 265 § sjölagen. Enligt sagda lagrum skall vad i 10 kap. är stadgat äga tillämpning jämväl där underbortfraktare av ett fartyg, den, till vilken fartygs ägare överlåtitt fartyget att nyttja det till sjöfart för egen räkning, eller fartygs ägare, som ej är redare, är ansvarig i fall, som omförmäles i 254 §.

Begränsningsreglerna i 1924 års konvention gäller — förutom fartygsägaren — redare, som icke är fartygsägare, och huvudbefraktare (artikel 10). Den nya konventionen har vidgat kretsen av begränsningsberättigade subjekt. Enligt artikel 6 (2) första punkten skall konventionens regler, vilka i sin engelska version tager omedelbart sikte på »the owner», även tillämpas å »the charterer, manager and operator of the ship, and — — — the master, members of the crew and other servants of the owner, charterer, manager or operator acting in the course of their employment, in the same way as they apply to an owner himself». Syftet med denna utvidgning är att begränsningsrätten icke skall göras illusorisk genom att talan, i stället för att riktas direkt mot fartygsägaren, redaren eller huvudbefraktaren, föres mot personer vilka fartygsägaren, redaren eller huvudbefraktaren anser sig vara moraliskt skyldig eller eljest nödsakad att hålla skadeslösa.

Ordet »owner» motsvarar både »fartygsägare» och »redare». »Charterer» torde närmast få återgivas med »befraktare». Uttrycket »manager and operator» är vanskligt att översätta med någon högre grad av exakthet. Otvivelsaktigt omfattar detsamma s. k. disponentredare ävensom myndighet som efter rekvisition nyttjar fartyget; konventionens mening i denna del torde vara att envar, som i redares ställe handhar driften av ett fartyg, skall ha rätt att begränsa sin ansvarighet som om han vore redare.

Första stycket i denna paragraf avser fartygsägare som icke är fartygets redare. Det motsvarar dessutom artikel 6 (2) första punkten i vad angår begränsningsrätt för »charterer, manager and operator». Här föreskrives sålunda att vad i detta kapitel är stadgat skall äga tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet som åvilar fartygets ägare eller befraktare eller den som i redares ställe handhar fartygets drift. Genom uttrycket »far-

tygets — — — befraktare» markeras att — förutom tidsbefraktare — endast helbefraktare och delbefraktare kommer i betraktande.³⁵

Om flera av de personer, som avses i förevarande lagrum, är gemensamt ansvariga, och händelsen orsakats genom fel eller försummelse av en bland dem, är de övriga det oaktat bibehållna vid sin begränsningsrätt. Fel eller försummelse medför begränsningsrättens förlust endast för den, som begått felet eller försummelsen.

Andra stycket motsvarar artikel 6 (2) första punkten, i vad avser begränsningsrätt för »the master, members of the crew and other servants of the owner, charterer, manager or operator acting in the course of their employment», samt artikel 6 (3) första punkten. Angående innebörden av ordet »servants» må hänvisas till motiven till 254 § 1 mom. andra stycket första punkten i förslaget.

Enligt artikel 6 (3) första punkten skall begränsningsrätt föreligga »when actions are brought against the master or against members of the crew — — — even if the occurrence which gives rise to the claims resulted from the actual fault or privity of one or more of such persons». Någon motsvarande rätt till ansvarsbegränsning även i fall av »actual fault or privity» stadgas däremot icke för »other servants». För samtliga här ifrågasvarande personalkategorier torde enligt svensk rätt gälla att ansvarighet för fordran, som enligt 254 § i förslaget är underkastad begränsning, i regel ej kan uppkomma på annan grund än eget fel eller egen försummelse. En begränsningsrätt, som icke gäller i dylikt fall, framstår såsom verkningslös. På grund härav har rätten att åberopa begränsning även vid eget fel och egen försummelse i förslaget utsträckts till att omfatta alla »servants» som över huvud taget erhållit begränsningsrätt.

I överensstämmelse med vad sålunda anförts har i förslaget upptagits bestämmelse därom att vad i detta kapitel är stadgat skall äga tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet vilken, även om den grundar sig på fel eller försummelse, åvilar befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon som är anställd hos redaren, ägaren, befraktaren eller hos den som i redares ställe handhar fartygets drift, såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten. Liksom i 254 § 1 mom. andra stycket första punkten nämnes även lots särskilt; bestämmelsen avser både kronolots och hamnlots, så ock den som eljest lämnar biträde med lotsning. För att stadgandet skall bli tillämpligt kräves icke att ansvarigheten uppkommit i fartygets tjänst — även om detta torde vara det normala fallet — utan det är tillräckligt att densamma uppkommit i tjänsten hos redaren eller fartygsägaren m. fl.

Befälhavare eller medlem av besättningen, som samtidigt är redare i eller ägare eller befraktare av fartyget eller som i redares ställe handhar

³⁵ S. k. »demise charterer» och »bare boat charterer» torde enligt svensk uppfattning vara att anse såsom redare.

fartygets drift, äger begränsa ansvarighet, grundad på eget fel eller egen försummelse, allenast i de fall då han begått felet eller försummelsen i egenskap av befälhavare å fartyget eller medlem av dess besättning; jfr artikel 6 (3) andra punkten i konventionen. Detta framgår av 254 § 1 mom. andra stycket andra punkten samt första och andra styckena i förevarande paragraf.

Av första och andra styckena i denna paragraf, jämfört med 254 § 1 mom. andra stycket första punkten, följer — såvitt angår skada som avses i sistnämnda lagrum — att redare, ägare, befraktare och den som i redares ställe handhar fartygets drift ej äger begränsa sin ansvarighet för ersättning till befälhavare, medlem av besättningen eller lots eller någon som är anställd hos någon av dem. Befälhavaren äger ej begränsa sin ansvarighet för ersättning till medlem av besättningen eller lots eller någon som är anställd hos redaren, ägaren eller befraktaren eller hos den som i redares ställe handhar fartygets drift. Medlem av besättningen eller lots eller någon som är anställd hos redaren, ägaren eller befraktaren eller hos den som i redares ställe handhar fartygets drift äger ej begränsa sin ansvarighet för ersättning till befälhavaren, medlem av besättningen eller lots eller någon som är anställd hos redaren, ägaren eller befraktaren eller hos den som i redares ställe handhar fartygets drift. I övrigt föreligger, i förhållande mellan personer som avses i 261 § första och andra styckena, ingen inskränkning i rätten att begränsa ansvarigheten.

Tredje stycket motsvarar artikel 6 (2) andra punkten i konventionen.

Enligt förevarande lagrum skall det sammanlagda beloppet av redares och övriga i denna paragraf omförmälda personers ansvarighet för fordringar, som uppkommit på grund av en och samma händelse, ej överstiga det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 §. Stadgandet gäller även om borgenärskretsen ej är gemensam för olika gäldenärer som äger åberopa begränsning.

Om en begränsningsgäldenär verkställer nedsättning enligt 259 § 2 mom., kommer nedsättningen tydligen att gälla till förmån jämväl för övriga gäldenärer. Regleringen av gäldenärernas inbördes förhållande, efter dylik nedsättning eller eljest, faller utanför ramen för såväl konventionen som det föreliggande lagförslaget.

262 §.

Denna paragraf saknar motsvarighet i gällande rätt. Den grundar sig å artikel 7 första stycket och — delvis — artikel 1 (4) (b) i 1957 års konvention.

I förevarande paragraf återfinnes förslagets internationellt privaträttsliga bestämmelser. Dessa ersätter de allmänna internationellt privaträttsliga regler som enligt nu gällande ordning avgör, vilket lands begränsnings-

regler som skall gälla då för främmande fartygs vidkommande åberopas begränsning inför svensk myndighet.

Första stycket motsvarar artikel 7 första stycket i konventionen.

Artikel 7 första stycket bygger på principen om *lex fori*. I överensstämmelse härmed föreskrives i förevarande lagrum att vad i detta kapitel är stadgat äger tillämpning närhelst begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk myndighet. Fartygets, den skadevållandes eller borgenärernas nationalitet skall sålunda icke komma i betraktande, ej heller platsen för den händelse som ger upphov till ansvarigheten.

Andra stycket behandlar spörsmål varom förmäles i artikel 1 (4) (b) i konventionen; jfr motiven till 254 § 1 mom. andra stycket första punkten i förslaget.

Förevarande lagrum avser ansvarighet på grund av skada som åsamkas befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon hos redaren anställd person, då han befinner sig ombord eller utför arbete i fartygets tjänst. Beträffande dylik ansvarighet stadgas att frågan, huruvida och till vilket belopp begränsning äger rum, skall avgöras efter den lag som gäller för tjänsteavtalet, såframt fartyget hör hemma i främmande stat och tjänsteavtalet regleras av lagen i stat ansluten till 1957 års begränsningskonvention. Bestämmelsen är tillämplig även om fartyget hör hemma i annan stat än den, vars lag reglerar tjänsteavtalet, och även om fartygets hemland icke biträtt konventionen.

263 §.

Denna paragraf motsvarar 266 § sjölagen. Sagda lagrum innehåller en retorsionsregel av innehåll att, om i främmande stats lag är för svenskt fartyg givna strängare ansvarighetsregler än i 10 kap. sjölagen stadgas, Konungen äger förordna att motsvarande regler skall här i riket tillämpas för fartyg som hör hemma i den främmande staten.

Enligt artikel 7 första stycket i 1957 års konvention åligger det konventionsstaterna att i internationellt privaträttsligt hänseende tillämpa *lex fori*. Från denna huvudregel medger konventionen, i artikel 7 andra stycket, vissa undantag. Sjölagskommitténs förslag innebär i princip att bestämmelserna i begränsningskapitlet skall ha generell giltighet (262 § första stycket), och något undantag jämlikt konventionens artikel 7 andra stycket har icke stadgats.

Reglerna i förevarande kapitel kan leda till att främmande fartyg av svensk myndighet erhåller en förmånligare behandling än som i motsvarande situation kommer ett svenskt fartyg till del i det främmande fartygets hemland. Dylika fall kan uppkomma främst i fråga om fartyg hemmahörande i stat som icke biträtt konventionen men även beträffande fartyg hemmahörande i stat, som biträtt konventionen men därvid gjort förbehåll enligt punkterna 2 (a) och (b) i slutprotokollet. Sjölagskommittén

har ansett det lämpligt att — i principiell överensstämmelse med 266 § sjölagen — en möjlighet hålles öppen att föreskriva undantag för dessa fall. Då det kan vara svårt att avgöra, huruvida ansvarighetsreglerna i en främmande stats lag generellt sett är strängare än de svenska eller ej, har stadgandet erhållit en från 266 § sjölagen något avvikande utformning. I förevarande lagrum föreskrives sålunda att Konungen äger förordna att i stället för bestämmelserna i förevarande kapitel andra regler skall här i riket tillämpas i fråga om fartyg hemmahörande i annan främmande stat än sådan, som utan förbehåll anslutit sig till 1957 års begränsningskonvention.

En tillämpning av denna paragraf i de avseenden, varom förmåles under punkterna 2 (a) och (b) i slutprotokollet, förutsätter att vårt land vid ratificeringen av konventionen gör förbehåll enligt dessa punkter (jfr motiven till 254 § 4 och 5 samt 255 § i förslaget).

323 §.

Förevarande paragraf motsvarar 323 § sjölagen. Enligt första stycket första punkten av sagda lagrum gäller, att beträffande rådhusrätts behörighet att upptaga tvistemål enligt sjölagen i tillämpliga delar skall gälla vad angående laga domstol i tvistemål i allmänhet är stadgat. Jämlikt andra punkten må talan ock väckas vid rådhusrätten i den ort, där fartyget finnes. I tredje punkten föreskrives att, om rådhusrätt ej finnes å ort där svaranden enligt vad sålunda är föreskrivet må sökas, käranden äger instämma tvisten till den rådhusrätt, som är närmast den orten.

Andra stycket innehåller föreskrift att, om i ett fartyg är flera redare, fartygets hemort skall anses som rederiets hemvist.

Enligt gällande rätt föreligger icke någon generell möjlighet för käranden att i mål rörande betalningsskyldighet söka svaranden där denne har ställt säkerhet till undvikande av att handräckning beträffande fartyg beviljas till säkerhet för fordringen; bestämmelsen i 10 kap. 3 § rättegångsbalken, att svaranden må sökas där honom tillhörig egendom finnes, avser endast svarande som icke äger känt hemvist inom riket. Erfarenheten har visat, att behov av en dylik möjlighet föreligger. I *första stycket* andra punkten av förevarande paragraf har sjölagskommittén föreslagit ett tillägg av innehåll att, såvitt angår fordran för vilken hos behörig myndighet säkerhet ställts till befrielse från kvarstad eller annan handräckning beträffande fartyget eller frakten, talan må väckas hos rådhusrätten i den ort där säkerheten ställts. Vidare föreskrives att, ändå att säkerheten frigivits, talan må hos samma rådhusrätt väckas angående fordran som säkerheten avsett.

I övrigt har paragrafen undergått vissa ändringar av redaktionell karaktär.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

De nordiska ländernas sjölagar innehåller väsentligen likalydande bestämmelser angående redareansvarets begränsning. Det är av stor betydelse, att denna rättsenhet bevaras. Ett genomförande av sjölagskommitténs förslag torde därför ifrågakomma endast om motsvarande ändringar vidtages i Danmark, Norge och Finland. På grund härav och då det är önskvärt, att en ny sjölagstiftning träder i kraft samtidigt i de fyra nordiska länderna, synes det vara lämpligt att — på sätt skett vid tidigare sjölagsrevisioner — ikraftträdandet göres beroende av Kungl. Maj:ts förordnande. I *första stycket första punkten* upptages därför stadgande att lagen träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

Den i artikel 11 i 1957 års konvention uppställda bestämmelsen, enligt vilken konventionens ikraftträdande förutsätter en i avseende å antalet starter och tonnagets storlek kvalificerad anslutning, syftar till att förhindra en upprepning av det misslyckande som 1924 års konvention får anses ha inneburit från synpunkten av internationell enhetlighet. Bestämmelsen tillkom på nordiskt initiativ; främst torde man ha tänkt på risken att Storbritannien även denna gång skulle stanna utanför. Det har emellertid visat sig att Storbritannien blivit den första betydande sjöfartsstat som hunnit både ratificera konventionen och sätta i kraft en på densamma grundad lagstiftning. Uppenbart är, att för de nordiska länderna en rättsgemenskap med Storbritannien på förevarande område är värdefullare än den internationella gemenskap som på grundval av 1924 års konvention föreligger med vissa andra länder. I detta sammanhang må jämväl erinras om att två av de mest betydande sjöfartsländer som biträtt 1924 års konvention, nämligen Frankrike och Spanien, har ratificerat den nya konventionen. På grund av det anförda vill sjölagskommittén såsom sin mening uttala att — under förutsättning av nordisk enighet — den föreslagna lagstiftningen torde kunna sättas i kraft oavsett huruvida 1957 års konvention kommer att träda i kraft.

I *första stycket andra punkten* upptages föreskrift av innehåll att hittills gällande regler om begränsning av redareansvaret skall fortfara att gälla, där den händelse, som grundar ansvarighet, inträffat före den nya lagstiftningens ikraftträdande. Bestämmelsen förutsätter att 1957 års konvention icke kommer att för Sveriges del träda i kraft tidigare än den nya lagstiftningen. Vidare föreslås en regel som betingas därav att den nu gällande lagstiftning, vilken förslaget avser att ersätta, är grundad på en internationell konvention. Om 1924 års konvention uppsäges å sådan tid, att den för Sveriges vidkommande upphört att gälla före ikraftträdandet av den nya lagstiftningen, behövs regeln icke.

I *andra stycket* föreslås bestämmelse därom att de i 323 § införda nya forumreglerna, vilka anknyter till ställd säkerhet, ej skall gälla i fråga om säkerhet som ställts före den nya lagens ikraftträdande.

B. Lag om ändring i 62 § utsökningslagen

Förevarande lagrum tredje stycket utgöres av en hänvisning till sjölagen. Hänvisningen avser 264 § sjölagen, vilket stadgande saknar motsvarighet i sjölagskommitténs förslag.³⁶ 62 § tredje stycket utsökningslagen torde därför utgå.

Den föreslagna lagändringen bör träda i kraft samtidigt med ändringarna i 10 kap. sjölagen. Ikraftträdandet torde därför få bero på Kungl. Maj:ts förordnande. Särskilda övergångsbestämmelser lärer ej vara erforderliga.

C. Kungörelse med vissa föreskrifter angående tillämpningen av 259 § 2 mom. sjölagen

I 259 § 2 mom. första stycket tredje punkten i förslaget till ändringar i sjölagen stadgas, beträffande belopp som med stöd av 259 § 2 mom. nedsättes hos dispaschör, att dispaschören ofördröjligen skall göra nedsatt belopp räntebärande genom att detsamma i svenskt mynt insättes i svensk bankinrättning (jfr motiven till 259 § 2 mom. första stycket tredje punkten).

Förevarande kungörelse upptager Kungl. Maj:ts förordnande att medel, varom här är fråga, skall placeras å räkning som giver högsta gällande inlåningsränta. Enligt kungörelsen må dock avvikelse härifrån ske, om i visst fall sådant påkallas av uppsägningstidens längd eller av andra särskilda skäl. Vidare föreskrives, att i ettvarit begränsningsärende ett särskilt bankkonto skall användas.

Kungörelsen torde böra träda i kraft samtidigt med ändringarna i 10 kap. sjölagen.

³⁶ 264 § sjölagen grundas å artikel 9 i 1924 års konvention. Någon motsvarande bestämmelse finnes ej i 1957 års konvention.

BILAGA 1

Begränsningsbelopp för fartyg i olika storlekar

1. Enligt meddelande från Sveriges Riksbank den 11 januari 1961 motsvarar den franc, som avses i 255 § 2 mom. första stycket i förslaget till ändring i sjölagen, 0,14620 kronor i guld och 0,34316 kronor.
2. Fartygets dräktighet beräknas för begränsningsändamål till nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten (255 § 2 mom. andra stycket i förslaget till ändring i sjölagen).

Under de förutsättningar, som angivits ovan, utgör det belopp, vartill enligt förslaget ansvarigheten kan begränsas, följande:

Dräktighet beräknad enligt punkt 2	Begränsningsbelopp					
	Om endast egendoms- skador föreligger		Ökning om person- skador tillkommer		Maximiansvar för egendoms- och person- skador ³⁷	
Högst 150	51 474	—	216 190	80	267 664	80
200	68 632	—	216 190	80	284 822	80
250	85 790	—	216 190	80	301 980	80
300	102 948	—	216 190	80	319 138	80
400	137 264	—	288 254	40	425 518	40
500	171 580	—	360 318	—	531 898	—
1 000	343 160	—	720 636	—	1 063 796	—
1 500	514 740	—	1 080 954	—	1 595 694	—
2 000	686 320	—	1 441 272	—	2 127 592	—
4 000	1 372 640	—	2 882 544	—	4 255 184	—
6 000	2 058 960	—	4 323 816	—	6 382 776	—
8 000	2 745 280	—	5 765 088	—	8 510 368	—
10 000	3 431 600	—	7 206 360	—	10 637 960	—
15 000	5 147 400	—	10 809 540	—	15 956 940	—
20 000	6 863 200	—	14 412 720	—	21 275 920	—
30 000	10 294 800	—	21 619 080	—	31 913 880	—
40 000	13 726 400	—	28 825 440	—	42 551 840	—
60 000	20 589 600	—	43 238 160	—	63 827 760	—
80 000	27 452 800	—	57 650 880	—	85 103 680	—
100 000	34 316 000	—	72 063 600	—	106 379 600	—

³⁷ Tillika ansvarighetsbeloppet för det — ovanliga — fall att endast personskador men ej egendomsskador uppkommit.

BILAGA 2

1957 års internationella konvention angående begränsningen av
redares ansvarighet, jämte översättning

CONVENTION INTERNATIONALE
SUR LA LIMITATION
DE LA RESPONSABILITE DES
PROPRIETAIRES DE NAVIRES
DE MER

Les Hautes Parties Contractantes,
Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un
commun accord certaines règles uni-
formes concernant la limitation de la
responsabilité des propriétaires de na-
vires de mer;

Ont décidé de conclure une Conven-
tion à cet effet, et en conséquence ont
convenu ce qui suit:

Article 1er

(1) Le propriétaire d'un navire de mer
peut limiter sa responsabilité au mon-
tant déterminé par l'article 3 de la pré-
sente Convention pour les créances qui
résultent de l'une des causes suivantes,
à moins que l'événement donnant nais-
sance à la créance ait été causé par la
faute personnelle du propriétaire:

(a) mort ou lésions corporelles de
toute personne se trouvant à bord pour
être transportée, et pertes ou dommages
de tous biens se trouvant à bord du
navire;

(b) mort ou lésions corporelles de
toute autre personne sur terre ou sur
l'eau, pertes ou dommages à tous autres
biens ou atteintes à tous droits causés
par le fait, la négligence ou la faute de
toute personne se trouvant à bord du
navire, dont le propriétaire est res-
ponsable, ou de toute autre personne
ne se trouvant pas à bord et dont le
propriétaire est responsable, pourvu
que, dans ce dernier cas, le fait, la négligence ou la faute se rapportent à la na-

INTERNATIONAL CONVENTION
RELATING TO THE LIMITATION
OF THE LIABILITY OF OWNERS
OF SEA-GOING
SHIPS

The High Contracting Parties,
Having recognised the desirability
of determining by agreement certain
uniform rules relating to the limitation
of the liability of owners of sea-going
ships;

Have decided to conclude a Con-
vention for this purpose, and thereto
have agreed as follows:

Article 1

(1) The owner of a sea-going ship may
limit his liability in accordance with
Article 3 of this Convention in respect
of claims arising from any of the follow-
ing occurrences, unless the occurrence
giving rise to the claim resulted from
the actual fault or privity of the owner:

(a) Loss of life of, or personal in-
jury to, any person being carried in
the ship, and loss of, or damage to,
any property on board the ship;

(b) Loss of life of, or personal in-
jury to, any other person, whether on
land or on water, loss of or damage to
any other property or infringement of
any rights caused by the act, neglect
or default of any person on board the
ship for whose act, neglect or default
the owner is responsible or any person
not on board the ship for whose act,
neglect or default the owner is re-
sponsible: Provided however that in
regard to the act, neglect or default of

INTERNATIONELL KONVENTION
ANGÅENDE BEGRÄNSNINGEN AV
ANSVARIGHETEN FÖR ÄGARE AV
FARTYG SOM ANVÄNDAS TILL FART
I ÖPPEN SJÖ

De fördragsslutande parterna, vilka insett önskvärdheten av att genom avtal fastställa vissa likformiga regler för begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö, hava beslutat att avsluta en konvention för detta ändamål och därför överenskommit om följande.

Artikel 1

(1) Fartygsägaren må begränsa sin ansvarighet till det belopp, som bestämmes i artikel 3 i denna konvention, beträffande fordringar vilka uppkomma på grund av någon av följande händelser, såframt ej den händelse som giver upphov till fordringen har orsakats genom fel eller försummelse av ägaren själv:

(a) dödsfall eller personskada beträffande person, som befinner sig ombord på fartyget för att medfölja detta, samt förlust av eller skada å egendom ombord på fartyget;

(b) dödsfall eller personskada beträffande annan person, vare sig på land eller på vattnet, förlust av eller skada å annan egendom eller intrång i rättighet, om dödsfallet, skadan, förlusten eller intrånget orsakats genom handling, fel eller försummelse av någon, som befinner sig ombord på fartyget och för vars handling, fel eller försummelse fartygsägaren svarar, eller av någon som icke befinner sig ombord på fartyget och för vars handling, fel

vigation, à l'administration du navire, au chargement, au transport ou au déchargement de la cargaison, à l'embarquement, au transport ou au débarquement des passagers;

(c) Toute obligation ou responsabilité imposée par une loi relative à l'enlèvement des épaves et se rapportant au renflouement, à l'enlèvement ou à la destruction d'un navire coulé, échoué ou abandonné (y compris tout ce qui se trouve à bord), ainsi que toute obligation ou responsabilité résultant des dommages causés par un navire de mer aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables.

(2) Dans la présente Convention, l'expression "dommages corporels" désigne les créances d'indemnité résultant de mort et de lésions corporelles; l'expression "dommages matériels" désigne toutes les autres créances mentionnées au paragraphe (1) ci-dessus.

(3) Le droit d'un propriétaire de navire de limiter sa responsabilité dans les cas visés au paragraphe (1) du présent article lui est reconnu même si sa responsabilité dérive de la propriété, de la possession, de la garde ou du contrôle du navire, sans preuve de sa faute ou de celle de personnes dont il doit répondre.

(4) Le présent article ne s'applique pas : —

(a) aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;

(b) aux créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de tous autres préposés du propriétaire du navire se trouvant à bord ou dont les fonctions se rattachent au service du navire, ainsi qu'aux créances de leurs héritiers et ayants cause, si, selon la loi régissant le contrat d'engagement, le propriétaire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou, si, selon cette loi, il ne peut le faire

this last class of person, the owner shall only be entitled to limit his liability when the act, neglect or default is one which occurs in the navigation or the management of the ship or in the loading, carriage or discharge of its cargo or in the embarkation, carriage or disembarkation of its passengers;

(c) Any obligation or liability imposed by any law relating to the removal of wreck and arising from or in connection with the raising, removal or destruction of any ship which is sunk, stranded or abandoned (including anything which may be on board such ship) and any obligation or liability arising out of damage caused to harbour works, basins and navigable waterways.

(2) In the present Convention the expression »personal claims» means claims resulting from loss of life and personal injury; the expression »property claims» means all other claims set out in paragraph (1) of this Article.

(3) An owner shall be entitled to limit his liability in the cases set out in paragraph (1) of this Article even in cases where his liability arises, without proof of negligence on the part of the owner or of persons for whose conduct he is responsible, by reason of his ownership, possession, custody or control of the ship.

(4) Nothing in this Article shall apply: —

(a) To claims for salvage or to claims for contribution in general average;

(b) To claims by the master, by members of the crew, by any servants of the owner on board the ship or by servants of the owner whose duties are connected with the ship, including the claims of their heirs, personal representatives or dependents, if under the law governing the contract of service between the owner and such servants the owner is not entitled to limit his liability in respect of such claims or if

eller försummelse fartygsägaren svarar; i sistnämnda fall dock under förutsättning att handlingen, felet eller försummelsen hänför sig till navigeringen eller handhavandet av fartyget eller till lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller till inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna;

(c) förpliktelse eller ansvarighet som ålägges av en lag rörande avlägsnandet av vrak och som hänför sig till lyftandet, avlägsnandet eller förstörandet av sjunket, strandat eller övergivet fartyg (inbegripet allt som finnes ombord på sådant fartyg) samt varje förpliktelse eller ansvarighet som härrör från skada tillfogad hamn-, bassäng- och vattenvägsanläggningar.

(2) I förevarande konvention betecknar uttrycket »personfordringar» fordringar som följer av dödsfall och personskada; uttrycket »egendomsfordringar» betecknar alla övriga fordringar som nämnts under (1) i denna artikel.

(3) Fartygsägaren skall vara berättigad att begränsa sin ansvarighet i de under (1) i denna artikel omnämnda fallen även om hans ansvarighet, utan att fel eller försummelse av fartygsägaren eller någon för vilken han svarar visats föreligga, härflyter ur äganderätten till eller besittningen eller vården av fartyget eller ur kontrollen över detsamma.

(4) Denna artikel skall icke tillämpas:

(a) å fordringar på bärgarlön eller bidrag i gemensamt haveri;

(b) å fordringar tillkommande befälhavaren, medlemmar av besättningen eller andra personer i fartygsägarens tjänst vilka befinna sig ombord på fartyget eller vilkas åligganden äro anknutna till fartygets tjänst, inbegripet fordringar tillkommande dylika personers arvingar och rättsinnehavare, såframt enligt den lag som reglerar tjänsteavtalet fartygsägaren icke har rätt att begränsa sin ansvarighet beträffande

qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 3 ci-après.

(5) Si le propriétaire d'un navire est autorisé à faire valoir à l'égard d'un créancier une créance pour un dommage résultant du même événement, les créances respectives seront compensées, et les dispositions de la présente Convention ne s'appliqueront qu'au solde éventuel.

(6) La *lex fori* déterminera la personne à qui incombe la preuve que l'événement donnant lieu à la créance a été ou non causé par la faute personnelle du propriétaire.

(7) Le fait d'invoquer la limitation de sa responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Article 2

(1) La limitation de la responsabilité déterminée par l'article 3 de la présente Convention, s'applique à l'ensemble des créances du chef de dommages corporels et de dommages matériels nées d'un même événement, sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

(2) Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 3, le montant global correspondant à ces limites pourra être constitué en un fonds de limitation unique.

(3) Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de la responsabilité est opposable.

(4) Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition

he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 3 of this Convention.

(5) If the owner of a ship is entitled to make a claim against a claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.

(6) The question upon whom lies the burden of proving whether or not the occurrence giving rise to the claim resulted from the actual fault or privity of the owner shall be determined by the *lex fori*.

(7) The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

Article 2

(1) The limit of liability prescribed by Article 3 of this Convention shall apply to the aggregate of personal claims and property claims which arise on any distinct occasion without regard to any claims which have arisen or may arise on any other distinct occasion.

(2) When the aggregate of the claims which arise on any distinct occasion exceeds the limits of liability provided for by Article 3 the total sum representing such limits of liability may be constituted as one distinct limitation fund.

(3) The fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.

(4) After the fund has been constituted, no claimant against the fund shall be entitled to exercise any right against any other assets of the shipowner in respect of his claim against the fund,

sådana fordringar eller endast må begränsa ansvarigheten till ett högre belopp än i artikel 3 sägs.

(5) Om fartygsägaren är berättigad att mot en fordringsägare göra gällande fordran som uppkommer på grund av samma händelse, skola deras respektive fordringar avräknas mot varandra och bestämmelserna i denna konvention tillämpas endast å eventuellt överskott.

(6) Enligt lex fori skall avgöras vem det åligger att bevisa att den händelse, som givit upphov till fordringen, orsakats eller icke orsakats genom fel eller försummelse av fartygsägaren själv.

(7) Åberopandet av ansvarighetsbegränsning innebär icke medgivande av ansvarighet.

Artikel 2

(1) Den i artikel 3 i denna konvention föreskrivna ansvarighetsbegränsningen skall tillämpas å det sammanlagda beloppet av de personfordringar och egendomsfordringar som uppkomma på grund av en och samma händelse, utan hänsyn till fordringar som uppkommit eller kunna uppkomma på grund av annan händelse.

(2) När det sammanlagda beloppet av de fordringar, som uppkomma på grund av en och samma händelse, överstiger de i artikel 3 bestämda ansvarighetsgränserna, må hela det belopp, som motsvarar dessa gränser, avsättas såsom en särskild begränsningsfond.

(3) Den sålunda bildade fonden skall vara tillgänglig endast för betalning av fordringar beträffande vilka begränsning av ansvarighet kan åberopas.

(4) Sedan fonden bildats, må fordringsägare, åt vilka fonden är förbehållen, icke i avseende å sina fordringar mot fonden utöva någon rättighet mot annan, fartygsägaren tillhörig egendom,

que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

Article 3

(1) Les montants auxquels le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité dans les cas prévus à l'article 1er sont :—

(a) au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages matériels, une somme totale de 1 000 francs par tonneau de jauge du navire;

(b) au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages corporels, une somme totale de 3 100 francs par tonneau de jauge du navire;

(c) au cas où l'événement a donné lieu à la fois à des dommages corporels et à des dommages matériels, une somme totale de 3 100 francs par tonneau de jauge du navire, dont une première partie de 2 100 francs par tonneau de jauge sera exclusivement affectée au règlement des créances du chef de dommages corporels, et dont une seconde partie de 1 000 francs par tonneau de jauge du navire sera affectée au paiement des créances du chef de dommages matériels; toutefois, lorsque la première partie est insuffisante pour payer intégralement les créances du chef de dommages corporels, le solde impayé de celles-ci viendra en concurrence avec les créances du chef de dommages matériels pour être payé par la seconde partie du fonds.

(2) Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

(3) Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 1, paragraphe (1), il est autorisé à prendre, à due concurrence, les lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué,

if the limitation fund is actually available for the benefit of the claimant.

Article 3

(1) The amounts to which the owner of a ship may limit his liability under Article 1 shall be:—

(a) Where the occurrence has only given rise to property claims, an aggregate amount of 1,000 francs for each ton of the ship's tonnage;

(b) Where the occurrence has only given rise to personal claims an aggregate amount of 3,100 francs for each ton of the ship's tonnage;

(c) Where the occurrence has given rise both to personal claims and property claims an aggregate amount of 3,100 francs for each ton of the ship's tonnage, of which a first portion amounting to 2,100 francs for each ton of the ship's tonnage shall be exclusively appropriated to the payment of personal claims and of which a second portion amounting to 1,000 francs for each ton of the ship's tonnage shall be appropriated to the payment of property claims: Provided however that in cases where the first portion is insufficient to pay the personal claims in full, the unpaid balance of such claims shall rank rateably with the property claims for payment against the second portion of the fund.

(2) In each portion of the limitation fund the distribution among the claimants shall be made in proportion to the amounts of their established claims.

(3) If before the fund is distributed the owner has paid in whole or in part any of the claims set out in Article 1 paragraph (1), he shall pro tanto be placed in the same position in relation to the fund as the claimant whose claim he has paid, but only to the extent that the claimant whose claim he has paid would have had a right of recovery

förutsatt att begränsningsfonden verkligen är tillgänglig till förmån för fordringsägarna.

Artikel 3

(1) De belopp, till vilka fartygsägaren må begränsa sin ansvarighet i de i artikel 1 avsedda fallen, äro:

(a) där händelsen endast har givit upphov till egendomsfordringar, ett sammanlagt belopp av 1 000 francs för ton av fartygets dräktighet;

(b) där händelsen endast har givit upphov till personfordringar, ett sammanlagt belopp av 3 100 francs för ton av fartygets dräktighet;

(c) där händelsen har givit upphov till både personfordringar och egendomsfordringar, ett sammanlagt belopp av 3 100 francs för ton av fartygets dräktighet, av vilket en första del om 2 100 francs för ton av fartygets dräktighet skall anslås uteslutande till betalning av personfordringar och en andra del om 1 000 francs för ton av fartygets dräktighet till betalning av egendomsfordringar; dock skall, i fall där den första delen ej förslår till full betalning av personfordringarna, den obetalda återstoden av sådana fordringar gälla lika med egendomsfordringarna för betalning ur den andra delen av fonden.

(2) I vardera delen av begränsningsfonden skall fördelningen mellan fordringsägarna göras i förhållande till beloppen av deras styrkta fordringar.

(3) Om fartygsägaren före fondens fördelning helt eller delvis betalat någon av de i artikel 1 (1) nämnda fordringarna, är han berättigad att träda i fordringsägarens ställe med samma rätt som denne vid fondens fördelning, dock endast i den utsträckning som denne fordringsägare skulle ha kunnat göra sin fordran mot fartygsägaren rättsligen

ce créancier aurait pu faire reconnaître en justice sa créance contre le propriétaire.

(4) Lorsque le propriétaire établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article 1, paragraphe (1), le tribunal ou toute autre autorité compétente du pays où le fonds est constitué pourra ordonner qu'une somme suffisante sera provisoirement réservée pour permettre au propriétaire de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds, aux conditions indiquées dans le paragraphe précédent.

(5) Pour déterminer la limite de la responsabilité d'un propriétaire de navire, conformément aux dispositions du présent article, tout navire de moins de 300 tonneaux de jauge sera assimilé à un navire de ce tonnage.

(6) Le franc mentionné dans cet article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les montants mentionnés au paragraphe (1) du présent article seront convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de la responsabilité est invoquée; la conversion s'effectuera suivant la valeur de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus, à la date où le propriétaire de navire aura constitué le fonds, effectué le paiement ou fourni, conformément à la loi de cet Etat, toute garantie équivalente.

(7) Pour l'application de cette Convention, le tonnage sera calculé comme suit:

- pour les navires à vapeur ou autres navires à propulsion mécanique, le tonnage net augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut en vue de déterminer le tonnage net;
- pour tous autres navires, le tonnage net.

against him under the national law of the State where the fund has been constituted.

(4) Where the shipowner establishes that he may at a later date be compelled to pay in whole or in part any of the claims set out in Article 1 paragraph (1) the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable the shipowner at such later date to enforce his claim against the fund in the manner set out in the preceding paragraph.

(5) For the purpose of ascertaining the limit of an owner's liability in accordance with the provisions of this Article the tonnage of a ship of less than 300 tons shall be deemed to be 300 tons.

(6) The franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of sixty five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The amounts mentioned in paragraph (1) of this Article shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought on the basis of the value of that currency by reference to the unit defined above at the date on which the shipowner shall have constituted the limitation fund, made the payment or given a guarantee which under the law of that State is equivalent to such payment.

(7) For the purpose of this Convention tonnage shall be calculated as follows:

- In the case of steamships or other mechanically propelled ships there shall be taken the net tonnage with the addition of the amount deducted from the gross tonnage on account of engine room space for the purpose of ascertaining the net tonnage;
- In the case of all other ships there shall be taken the net tonnage.

gällande enligt lagen i den stat där fonden bildats.

(4) Där fartygsägaren styrker att han vid en senare tidpunkt kan bli nödsakad att helt eller delvis betala någon av de i artikel 1 (1) nämnda fordringarna, må domstolen eller annan behörig myndighet i den stat, där fonden har bildats, förordna att ett tillräckligt belopp skall tillsvidare avsättas för att möjliggöra för fartygsägaren att vid en sådan senare tidpunkt göra gällande sina rättigheter mot fonden på de under föregående punkt angivna villkoren.

(5) Vid fastställandet av gränsen för fartygsägares ansvarighet enligt föreskrifterna i denna artikel skall dräktigheten av ett fartyg om mindre än 300 ton anses vara 300 ton.

(6) Den franc, som nämnes i denna artikel, skall anses hänföra sig till en enhet bestående av sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. De under (1) i denna artikel nämnda beloppen skola omräknas till det nationella myntet i den stat, i vilken begränsning sökes, på grundval av det myntets värde i förhållande till den ovan definierade enheten å den dag, då fartygsägaren har bildat begränsningsfonden, verkställt betalningen eller, i överensstämmelse med lagen i den staten, ställt likvärdig säkerhet.

(7) Vid tillämpningen av denna konvention skall dräktigheten beräknas sålunda:

— Beträffande ångfartyg eller andra mekaniskt framdrivna fartyg tages nettodräktigheten, ökad med den rymd som med hänsyn till det utrymme, vilket upptages av maskineriet för drivkraften, dragits från bruttodräktigheten för att bestämma nettodräktigheten;

— Beträffande alla andra fartyg tages nettodräktigheten.

Article 4

Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 3, paragraphe (2) de la présente Convention, les règles relatives à la constitution et à la distribution du fonds éventuel et toutes les règles de procédure sont déterminées par la loi nationale de l'Etat où le fonds est constitué.

Article 5

(1) Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité, en vertu de la présente Convention, et lorsque le navire ou tout autre navire ou tout autre bien appartenant au même propriétaire, a été saisi dans le ressort d'un Etat contractant, ou qu'une caution ou une autre garantie a été fournie pour éviter la saisie, le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat peut ordonner la mainlevée de la saisie du navire ou de tout autre bien ou la libération de la garantie donnée, à condition qu'il soit prouvé que le propriétaire a déjà fourni une caution suffisante ou toute autre garantie pour une somme égale à la pleine limite de sa responsabilité, telle qu'elle résulte de la présente Convention et que la caution ou la garantie ainsi fournie est effectivement disponible au profit du demandeur, conformément à ses droits.

(2) Lorsque, dans les circonstances mentionnées sous le paragraphe (1) du présent article, une caution ou autre garantie a déjà été donnée:

- (a) au port où s'est produit l'accident donnant lieu à la créance;
- (b) au premier port d'escale après l'accident si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port;
- (c) au port de débarquement ou de déchargement, s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises;

le tribunal ou toute autre autorité compétente ordonnera la mainlevée de la saisie du navire ou la libération de la

Article 4

Without prejudice to the provisions of Article 3, paragraph (2) of this Convention, the rules relating to the constitution and distribution of the limitation fund, if any, and all rules of procedure shall be governed by the national law of the State in which the fund is constituted.

Article 5

(1) Whenever a shipowner is entitled to limit his liability under this Convention, and the ship or another ship or other property in the same ownership has been arrested within the jurisdiction of a Contracting State or bail or other security has been given to avoid arrest, the Court or other competent authority of such State may order the release of the ship or other property or of the security given if it is established that the shipowner has already given satisfactory bail or security in a sum equal to the full limit of his liability under this Convention and that the bail or other security so given is actually available for the benefit of the claimant in accordance with his rights.

(2) Where, in circumstances mentioned in paragraph (1) of this Article, bail or other security has already been given:

- (a) at the port where the accident giving rise to the claim occurred;
- (b) at the first port of call after the accident if the accident did not occur in a port;
- (c) at the port of disembarkation or discharge if the claim is a personal claim or relates to damage to cargo;

the Court or other competent authority shall order the release of the ship or the bail or other security given,

Artikel 4

Där ej annat följer av föreskrifterna i artikel 3 (2) i denna konvention, skola reglerna angående bildandet och fördelningen av den eventuella begränsningsfonden samt alla regler om förfarandet bestämmas av den nationella lagen i den stat i vilken fonden är bildad.

Artikel 5

(1) Närhelst fartygsägare är berättigad att begränsa sin ansvarighet enligt denna konvention, och fartyget eller annat fartyg eller annan egendom som tillhör samme fartygsägare har blivit föremål för handräckningsåtgärd inom fördragslutande stats domvärjo eller borgen eller annan säkerhet har ställts för att undvika handräckningsåtgärd, må domstolen eller annan behörig myndighet i denna stat förordna om hävande av handräckningsåtgärden beträffande fartyget eller annan egendom eller om frigivande av den ställda säkerheten, om det styrkes att fartygsägaren redan har ställt tillräcklig borgen eller säkerhet för en summa lika med den fulla gränsen för hans ansvarighet enligt denna konvention och att den borgen eller annan säkerhet, som sålunda ställts, verkligen är tillgänglig till förmån för fordringsägaren i överensstämmelse med hans rättigheter.

(2) Har, under omständigheter som nämnts under (1) i denna artikel, borgen eller annan säkerhet redan ställts:

(a) i den hamn där den olycka, som giver upphov till fordringen, skedde;

(b) i den första hamn som fartyget anlöpte efter olyckan, om olyckan icke skedde i hamn;

(c) i landsättnings- eller lossningshamnen, om fordringen är en personfordran eller hänför sig till skada å last;

skall domstolen eller annan behörig myndighet förordna om hävande av handräckningsåtgärden beträffande far-

caution ou autre garantie lorsque les conditions indiquées au paragraphe (1) du présent article seront réunies.

(3) Les dispositions des paragraphes (1) et (2) du présent article seront également applicables, si la caution ou toute autre garantie déjà donnée est inférieure à l'entière limite de la responsabilité sous l'empire de la présente Convention, à condition qu'une caution ou toute autre garantie suffisante soit donnée pour la différence.

(4) Lorsque le propriétaire a donné caution ou fourni une autre garantie pour un montant correspondant à la pleine limite de sa responsabilité conformément à la présente Convention, cette caution ou cette autre garantie pourront servir au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

(5) La procédure relative aux actions engagées par application des dispositions de la présente Convention et les délais dans lesquels ces actions doivent être exercées, seront réglés par la loi nationale de l'Etat contractant dans lequel le procès a lieu.

Article 6

(1) Dans la présente Convention, la responsabilité du propriétaire du navire inclut la responsabilité du navire lui-même.

(2) Sous réserve du paragraphe (3) du présent article, les dispositions de cette Convention seront applicables à l'affrètement, à l'armateur, à l'armateur gérant, ainsi qu'aux capitaine, membres de l'équipage et autres préposés du propriétaire, de l'affrètement, de l'armateur ou de l'armateur gérant, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de la même manière qu'elles s'appliquent au propriétaire lui-même, sans que le montant global de la responsabilité limitée du propriétaire et de toutes ces autres personnes du chef de dommages corporels

subject to the conditions set forth in paragraph (1) of this Article.

(3) The provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article shall apply likewise if the bail or other security already given is in a sum less than the full limit of liability under this Convention: Provided that satisfactory bail or other security is given for the balance.

(4) When the shipowner has given bail or other security in a sum equal to the full limit of his liability under this Convention such bail or other security shall be available for the payment of all claims arising on a distinct occasion and in respect of which the shipowner may limit his liability.

(5) Questions of procedure relating to actions brought under the provisions of this Convention and also the time limit within which such actions shall be brought or prosecuted shall be decided in accordance with the national law of the Contracting State in which the action takes place.

Article 6

(1) In this Convention the liability of the shipowner includes the liability of the ship herself.

(2) Subject to paragraph (3) of this Article, the provisions of this Convention shall apply to the charterer, manager and operator of the ship, and to the master, members of the crew and other servants of the owner, charterer, manager or operator acting in the course of their employment, in the same way as they apply to an owner himself: Provided that the total limits of liability of the owner and all such other persons in respect of personal claims and property claims arising on a distinct occasion shall not exceed the

tyget eller om frigivande av ställd borgen eller annan säkerhet, när de villkor som angivits under (1) i denna artikel äro uppfyllda.

(3) Föreskrifterna under (1) och (2) i denna artikel skola äga motsvarande tillämpning, om borgen eller annan säkerhet, som redan ställts, understiger den fulla gränsen för ansvarigheten enligt konventionen, under förutsättning att tillräcklig borgen eller annan säkerhet ställes för återstoden.

(4) När fartygsägaren har ställt borgen eller annan säkerhet för ett belopp motsvarande den fulla gränsen för hans ansvarighet enligt denna konvention, skall sådan borgen eller annan säkerhet vara tillgänglig för betalning av alla fordringar, som uppkomma på grund av en och samma händelse och beträffande vilka fartygsägaren må begränsa sin ansvarighet.

(5) Förfarandet vid rättsliga åtgärder enligt bestämmelserna i denna konvention, så ock de tidsfrister, inom vilka sådana åtgärder skola vidtagas, regleras av lagen i den fördragsslutande stat där talan äger rum.

Artikel 6

(1) I denna konvention inbegriper fartygsägarens ansvarighet fartygets egen ansvarighet.

(2) Där ej annat följer av vad under

(3) i denna artikel stadgas, skola bestämmelserna i denna konvention tillämpas å befraktaren, redaren och den som i redares ställe handhaver fartygets drift samt å befälhavaren, medlemmar av besättningen och andra personer i tjänst hos befraktaren, redaren eller den som i redares ställe handhaver fartygets drift, när de handla i tjänsten, på samma sätt som bestämmelserna tillämpas å fartygsägaren själv; dock skall det sammanlagda beloppet av fartygsägarens och alla dessa andra personers

et matériels, résultant d'un même événement, puisse excéder les montants fixés conformément à l'article 3 de la présente Convention.

(3) Lorsqu'une action est dirigée contre le capitaine ou les membres de l'équipage, ceux-ci peuvent limiter leur responsabilité même si l'événement qui est à l'origine de la créance, a pour cause leur faute personnelle. Toutefois, si le capitaine ou le membre de l'équipage est en même temps seul propriétaire, copropriétaire, affrèteur, armateur ou armateur gérant, la disposition du présent paragraphe ne s'applique que lorsqu'il s'agit d'une faute commise en sa qualité de capitaine ou de membre de l'équipage.

Article 7

La présente Convention s'appliquera chaque fois que le propriétaire d'un navire ou toute autre personne ayant le même droit en vertu de l'article 6, limite ou cherche à limiter sa responsabilité devant les tribunaux de l'un des Etats contractants ou tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou une caution ou toute autre garantie, dans le territoire de l'un de ces Etats.

Néanmoins, tout Etat contractant aura le droit d'exclure totalement ou partiellement du bénéfice de cette Convention tout Etat non contractant ou toute personne qui n'a pas, au moment où elle prend des mesures pour limiter sa responsabilité ou pour obtenir, conformément à l'article 5, la libération d'un navire, ou de tout autre bien saisi ou d'une caution ou de toute autre garantie, sa résidence habituelle ou son siège principal d'exploitation dans l'un des

amounts determined in accordance with Article 3 of this Convention.

(3) When actions are brought against the master or against members of the crew such persons may limit their liability even if the occurrence which gives rise to the claims resulted from the actual fault or privity of one or more of such persons. If, however, the master or member of the crew is at the same time the owner, co-owner, charterer, manager or operator of the ship the provisions of this paragraph shall only apply where the act, neglect or default in question is an act, neglect or default committed by the person in question in his capacity as master or as member of the crew of the ship.

Article 7

This Convention shall apply whenever the owner of a ship, or any other person having by virtue of the provisions of Article 6 hereof the same rights as an owner of a ship, limits or seeks to limit his liability before the Court of a Contracting State or seeks to procure the release of a ship or other property arrested or the bail or other security given within the jurisdiction of any such State.

Nevertheless, each Contracting State shall have the right to exclude, wholly or partially, from the benefits of this Convention any non-Contracting State, or any person who, at the time when he seeks to limit his liability or to secure the release of a ship or other property arrested or the bail or other security in accordance with the provisions of Article 5 hereof, is not ordinarily resident in a Contracting State, or does not have his principal

begränsade ansvarighet för personfordringar och egendomsfordringar, som uppkomma på grund av en och samma händelse, icke överstiga de i överensstämmelse med artikel 3 i denna konvention bestämda beloppen.

(3) När talan riktas mot befälhavaren eller medlemmar av besättningen, må dessa begränsa sin ansvarighet även om den händelse, som giver upphov till fordringarna, har orsakats av en eller flera sådana personers eget fel eller egen försummelse. Om emellertid befälhavaren eller besättningsmedlemmen är på samma gång ägare, delägare, befraktare eller redare i avseende å fartyget eller i redares ställe handhaver fartygets drift, skola föreskrifterna i denna paragraf endast tillämpas när felet eller försummelsen begåtts av personen i fråga i hans egenskap av befälhavare eller medlem av besättningen å fartyget.

Artikel 7

Denna konvention skall äga tillämpning närhelst fartygsägaren eller annan person, vilken i kraft av föreskrifterna i artikel 6 har samma rättigheter som fartygsägare, begränsar eller söker begränsa sin ansvarighet inför domstol i en fördragsslutande stat eller söker utverka frigivandet av ett fartyg eller annan egendom som kvarhållits eller av borgen eller annan säkerhet som ställts inom sådan stats domvärjo.

Fördragsslutande stat har dock rätt att från förmåner som tillförsäkrats genom denna konvention helt eller delvis utesluta icke-fördragsslutande stat, eller person som, vid den tid då han vidtager åtgärder för att begränsa sin ansvarighet eller för att i överensstämmelse med artikel 5 utverka frigivandet av ett fartyg eller annan egendom som kvarhållits eller av borgen eller annan säkerhet, icke stadigvarande vistas eller har sin huvudsakliga rörelse i en för-

Etats contractants ou dont le navire à raison duquel elle veut limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats contractants.

Article 8

Tout Etat contractant se réserve le droit de déterminer quelles sont les autres catégories de navires qui seront assimilées aux navires de mer pour les besoins de la présente Convention.

Article 9

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la dixième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime.

Article 10

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge qui en notifiera le dépôt par la voie diplomatique à tous les Etats signataires et adhérents.

Article 11

(1) La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date du dépôt d'au moins dix instruments de ratification dont au moins cinq émanant d'Etats qui possèdent chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonneaux de jauge brute.

(2) Pour chaque Etat signataire, ratifiant la Convention après la date du dépôt de l'instrument de ratification déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au paragraphe (1) du présent article, elle entrera en vigueur six mois après le dépôt de son instrument de ratification.

place of business in a Contracting State, or any ship in respect of which limitation of liability or release is sought which does not at the time specified above fly the flag of a Contracting State.

Article 8

Each Contracting State reserves the right to decide what other classes of ship shall be treated in the same manner as sea-going ships for the purposes of this Convention.

Article 9

This Convention shall be open for signature by the States represented at the tenth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 10

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government which shall notify through diplomatic channels all signatory and acceding States of their deposit.

Article 11

(1) This Convention shall come into force six months after the date of deposit of at least ten instruments of ratification, of which at least five by States that have each a tonnage equal or superior to one million gross tons of tonnage.

(2) For each signatory State which ratifies the Convention after the date of deposit of the instrument of ratification determining the coming into force such as is stipulated in paragraph (1) of this Article, this Convention shall come into force six months after the deposit of their instrument of ratification.

dragsslutande stat, eller vars³⁸ fartyg, beträffande vilket ansvarighetsbegränsning eller frigivande sökes, vid den tid, som ovan bestämts, icke seglar under en fördragsslutande stats flagga.

Artikel 8

Envar fördragsslutande stat förbehåller sig rätten att bestämma, vilka andra kategorier av fartyg som vid tillämpningen av denna konvention skola jämsställas med fartyg som användas till fart i öppen sjö.

Artikel 9

Denna konvention är öppen för undertecknande av de stater som voro företrädare vid den diplomatiska sjörättskonferensens tionde session.

Artikel 10

Denna konvention skall ratificeras och ratifikationsinstrumenten skola deponeras hos belgiska regeringen, som på diplomatisk väg skall underrätta alla signatärmakter och anslutna stater om sådan deposition.

Artikel 11

(1) Denna konvention skall träda i kraft sex månader efter den dag då deposition skett av minst tio ratifikationsinstrument, av vilka minst fem skola härröra från stater som var för sig ha ett tonnage av en miljon bruttoregister-ton eller däröver.

(2) För signatärmakt, vilken ratificerar konventionen efter dagen för depositionen av det ratifikationsinstrument som jämlikt (1) ovan sätter konventionen i kraft, skall konventionen träda i kraft sex månader efter depositionen av dess ratifikationsinstrument.

³⁸ Den franska konventionstexten har på denna punkt ett från den engelska texten avvikande innehåll. Spörsmålet, vilkendera av de båda texterna som härvidlag skall anses vara den riktiga, utredes för närvarande genom belgiska regeringens försorg. För det av sjölagskommittén framlagda lagförslaget saknar frågan betydelse. Kommittén har vid översättningen i denna del följt den franska versionen.

Article 12

Tout Etat non représenté à la dixième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'article 11 (1).

Article 13

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge, qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

Article 14

(1) Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales.

La Convention sera applicable aux dits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie Contractante;

(2) Toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe (1) du présent article,

Article 12

Any State not represented at the tenth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of the deposit of any such instruments.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State six months after the date of the deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of the Convention as established by Article 11 (1).

Article 13

Each High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government which shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of such notification.

Article 14

(1) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government that the Convention shall extend to any of the territories for whose international relations it is responsible.

The Convention shall six months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party;

(2) Any High Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article extending

Artikel 12

Stat, som icke var företrädd vid den diplomatiska sjörättskonferensens tionde session, må ansluta sig till denna konvention.

Anslutningsinstrumenten skola deponeras hos belgiska regeringen, som på diplomatisk väg skall underrätta alla signatärmakter och anslutna stater om sådan deposition.

För stat som ansluter sig skall konventionen träda i kraft sex månader efter dagen för depositionen av anslutningsinstrumentet, dock tidigast dagen för konventionens ikraftträdande jämlikt artikel 11 (1).

Artikel 13

Fördragsslutande part äger uppsäga konventionen när som helst efter det att den trätt i kraft för dess vidkommande. Uppsägningen skall dock icke medföra verkan förrän ett år efter den dag, då meddelandet om uppsägningen mottogs av belgiska regeringen, som på diplomatisk väg skall därom underrätta alla signatärmakter och anslutna stater.

Artikel 14

(1) Fördragsslutande part må vid tidpunkten för ratifikationen eller anslutningen eller när som helst därefter skriftligen underrätta belgiska regeringen, att konventionen skall äga tillämpning å område för vars internationella förbindelser parten svarar.

Konventionen skall sex månader efter den dag då belgiska regeringen mottog underrättelsen bliva tillämplig å sådant område, dock tidigast den dag då konventionen träder i kraft för den fördragsslutande parten själv.

(2) Fördragsslutande part, som jämlikt (1) i denna artikel avgivit förklaring att konventionen skall utsträckas

étendant l'application de la Convention aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation;

(3) Le Gouvernement belge avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

Article 15

Toute Haute Partie Contractante pourra, à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la présente Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté en avisera le Gouvernement belge qui se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

Article 16

La présente Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles, le 25 août 1924.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles, le 10 octobre 1957, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un

the Convention to any territory for whose international relations it is responsible may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such territory. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government;

(3) The Belgian Government shall inform through diplomatic channels all signatory and acceding States of any notification received by it under this article.

Article 15

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention in respect of such High Contracting Party or at any time thereafter request that a conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which shall convene the Conference within six months thereafter.

Article 16

In respect of the relations between States which ratify this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention for the unification of certain rules concerning the limitation of the liability of the owners of sea-going ships, signed at Brussels, on the 25th of August 1924.

In Witness whereof the Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Convention.

Done at Brussels, this tenth day of October 1957, in the French and English languages, the two texts being

att gälla jämväl för område, för vars internationella förbindelser parten svarar, äger att när som helst därefter skriftligen underrätta belgiska regeringen, att konventionen skall upphöra att gälla för sådant område. Uppsägningen medför verkan ett år efter den dag, då meddelandet om uppsägningen mottogs av belgiska regeringen.

(3) Belgiska regeringen skall på diplomatisk väg lämna alla signatärmakter och anslutna stater meddelande om underrättelse som den mottagit jämlikt denna artikel.

Artikel 15

Fördragsslutande part äger att tre år efter det konventionen trätt i kraft för dess vidkommande eller när som helst därefter begära, att en konferens sammankallas för att överväga förslag till ändring av konventionen.

Fördragsslutande part, som önskar begagna sig av denna rätt, skall därom underrätta den belgiska regeringen, som har att sammankalla konferensen inom sex månader.

Artikel 16

I förhållandet mellan stater, som ratificera eller ansluta sig till denna konvention, skall densamma ersätta och upphäva den i Bryssel den 25 augusti 1924 undertecknade internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användas till fart i öppen sjö.

Till bekräftelse härav hava de befullmäktigade, därtill vederbörligen be- myndigade, undertecknat denna konvention.

Som skedde i Bryssel den 10 oktober 1957 i ett exemplar, vars franska och engelska texter skola äga lika vitsord

seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge qui en délivrera des copies certifiées conformes.

equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

PROTOCOLE DE SIGNATURE

(1) Tout Etat pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à la présente Convention, formuler les réserves prévues au paragraphe (2). Aucune autre réserve à la présente Convention ne sera recevable.

(2) Les réserves suivantes seront seules recevables:

(a) Réserve du droit d'exclure l'application de l'article 1, paragraphe (1) (c).

(b) Réserve du droit de régler par la loi nationale le système de limitation de responsabilité applicable aux navires de moins de 300 tonneaux de jauge.

(c) Réserve du droit de donner effet à la présente Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans la législation nationale les dispositions de la présente Convention sous une forme appropriée à cette législation.

PROTOCOL OF SIGNATURE

(1) Any State, at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention may make any of the reservations set forth in paragraph (2). No other reservations to this Convention shall be admissible.

(2) The following are the only reservations admissible:

(a) Reservation of the right to exclude the application of Article 1 paragraph (1) (c).

(b) Reservation of the right to regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to ships of less than 300 tons.

(c) Reservation of the right to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including in national legislation, in a form appropriate to that legislation, the provisions of this Convention.

och vilket skall förbliva deponerat i belgiska regeringens arkiv, vilken skall utfärda bestyrkta avskrifter därav.

SIGNATURPROTOKOLL

(1) Fördragsslutande stat äger vid undertecknande eller ratifikation av eller anslutning till denna konvention göra de förbehåll som angivas nedan under (2). Annat förbehåll gentemot denna konvention skall icke tillåtas.

(2) Följande förbehåll äro de enda tillåtna:

(a) Förbehåll om rätt att utesluta tillämpning av artikel 1 (1) (c).

(b) Förbehåll om rätt att genom särskilda bestämmelser i den fördragsslutande statens lagstiftning reglera det system för ansvarighetens begränsning, vilket skall tillämpas å fartyg med en dräktighet understigande 300 ton.

(c) Förbehåll om rätt att bringa denna konvention i tillämpning antingen genom att upphöja den till lag eller genom att i den fördragsslutande statens lagstiftning upptaga konventionens regler i en efter samma lagstiftning lämpad form.

BILAGA 3

Parallella lagtexter³⁹

³⁹ Reglerna om begränsning av redares ansvarighet upptages i de svenska, danska och norska sjölagarna i 10 kap. och i den finska sjölagen i 2 kap.

De svenska, danska, finska och norska sjölagsskommittéernas förslag till ändring i sjölagens begränsningskapitel

(svensk text)

254 §.

1 mom. Redares ansvarighet vare begränsad vad angår:

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

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

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

4. ersättning för skada å hamn-, bassäng- eller vattenvägsanläggning; samt

5. ersättning på grund av laglig förpliktelse att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord å sådant fartyg.

Begränsningen gäller dock ej ansvarighet på grund av skada som åsamkats befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon hos redaren anställd person, då han befinner sig ombord eller utför arbete i fartygets tjänst. Den avser ej heller ansvarighet på grund av fel eller försummelse av redaren själv, med mindre denne begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning.

Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.

(finlandssvensk text)

13 §.

Redares ansvarighet vare begränsad vad angår:

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

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

3. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan uppstått i samband med navigeringen eller handhavandet av fartyget eller vid lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller vid inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna;

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

5. ersättning på grund av laglig förpliktelse att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord å sådant fartyg.

Begränsningen gäller dock ej ansvarighet på grund av skada, som åsamkats befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon hos redaren anställd person, då han befinner sig ombord eller utför arbete i fartygets tjänst. Den avser ej heller ansvarighet på grund av fel eller försummelse av redaren själv, med mindre denne begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning.

Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.

(dansk text)

§ 254.

Det ansvar, der påhviler rederen, er begrænset, for så vidt angår:

1. erstatning for skade på person, som befinder sig om bord for at følge med skibet, og på ejendom, som befinder sig om bord i skibet,

2. erstatning for skade på person eller ejendom forårsaget af nogen, som befinder sig om bord i skibet,

3. erstatning for skade på person eller ejendom opstået i forbindelse med navigeringen eller behandlingen af skibet, lastningen, befordringen eller losningen af ladningen eller indskibningen, befordringen eller landsætningen af passagererne,

4. erstatning for skade tilføjet havneanlæg, bassiner eller sejlbare vandveje,

5. krav i anledning af lovbestemt forpligtelse til at fjerne et sunket, strandet eller forladt skib eller ejendom om bord i et sådant skib.

Begrænsningen gælder ikke ansvar for skade, som påføres skibsfører, mandskab eller lods eller nogen, der er ansat hos rederen, når vedkommende befinder sig om bord eller udfører arbejde i skibets tjeneste. Den gælder ej heller ansvar, som grunder sig på fejl eller forsømmelse af rederen selv, medmindre denne gjorde tjeneste som fører eller medlem iøvrigt af skibets besætning, og fejlen eller forsømmelsen blev begået i denne hans egenskab.

For renter og sagsomkostninger hæfter rederen uden begrænsning.

(norsk text)

§ 254.

Det ansvar som påhviler rederen, er begrænset for så vidt angår:

1. erstatning for skade på person som befant seg ombord for å medfølge skipet, og for skade på eiendom som befant seg ombord;

2. erstatning for skade på person eller eiendom forårsaket av noen som befant seg ombord på skipet;

3. erstatning for skade på person eller eiendom oppstått i forbindelse med navigeringen eller behandlingen av skipet, lastingen, befordringen eller losningen av lasten, eller innskipningen, befordringen eller landsetningen av passasjerene;

4. erstatning for skade tilføyet havneanlegg, bassenger eller seilbare vannveier;

5. ansvar som har sammenheng med lovbestemt plikt til å fjerne et sunket, strandet eller forlatt skip eller eiendom ombord i slikt skip.

Begrensningen gjelder ikke ansvar for skade påført skipsfører, mannskap eller los eller noen ansatt hos rederen, mens vedkommende befant seg ombord eller utførte arbeid i skipets tjeneste. Den gjelder heller ikke ansvar som grunner seg på feil eller forsømmelse av rederen selv, medmindre han har begått feilen eller forsømmelsen i egenkap av fører av skipet eller medlem av mannskapet.

For renter og saksomkostninger hæfter rederen uten begrensning.

(svensk text)

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

255 §.

1 mom. Är ansvarigheten begränsad, svarar redaren intill ett belopp beräknat efter 1 000 francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst 150 000 francs.

Inträffar skada å person, höjes ansvarighetsgränsen i vad avser sådan skada med 2 100 francs för ton, dock med minst 630 000 francs.

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

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

256 §.

Den ansvarighetsgräns, varom i 255 § stadgas, skall tillämpas i fråga om fordringar beträffande vilka ansvarigheten är begränsad och vilka uppkommit på grund av en och samma händelse.

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

Fördelningen av ansvarighetsbelopp

(finlandssvensk text)

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

14 §.

Är ansvarigheten begränsad, svare redaren intill ett belopp, beräknat efter 1 000 francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst 150 000 francs.

Inträffar skada å person, höjes ansvarighetsgränsen i vad avser sådan skada med 2 100 francs för ton, dock med minst 630 000 francs.

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

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

15 §.

Den ansvarighetsgräns, varom i 14 § stadgas, skall tillämpas i fråga om fordringar, beträffande vilka ansvarigheten är begränsad och vilka uppkommit på grund av en och samma händelse.

Fordringar på grund av skada å person skola i första hand tillgodoses med det ansvarighetsbelopp, som avses i 14 § 2 mom. Förslår ej detta, skall återstoden tillsammans med övriga fordringar tillgodoses med det i nämnda paragraf 1 mom. avsedda beloppet.

Fördelningen av ansvarighetsbelopp

(dansk text)

Har rederen et modkrav mod fordringshaveren, og er krav og modkrav opstået ved samme hændelse, kan begrænsningen kun gøres gældende for den del af kravet, som måtte overstige modkravet.

§ 255.

Når ansvaret er begrænset, hæfter rederen med indtil 1 000 francs pr. ton af skibets drægtighed, dog med mindst 150 000 francs.⁴⁰

For skade på person forhøjes ansvarsgrænsen med 2 100 francs pr. ton, dog med mindst 630 000 francs.

Ved franc forstås en møntenhed, som består af 65 1/2 milligram guld af nihundrede tusindedels finhed. Den omregnes til dansk mønt efter kursen på den dag, da rederen stiller sikkerhed for sit ansvar, eller, hvis sikkerhed ikke stilles, på den dag, da betaling finder sted.

Ved skibets drægtighed forstås, når det gælder maskindrevne skibe, nettotonnagen med tillæg af det rum for maskineriet, der ved beregning af nettotonnagen er trukket fra bruttotonnagen, og når det gælder andre skibe, nettotonnagen.

§ 256.

Ansvarsgrænsen gælder for alle fordringer af den i § 254 nævnte art, som er opstået ved en og samme hændelse. Hvis summen af disse fordringer overstiger ansvarsgrænsen, bliver de alle at nedsætte forholdsmæssigt.

Fordringer i anledning af skade på person skal dækkes af det i § 255, 2. stk. nævnte beløb. Er dette ikke tilstrækkeligt, dækkes resten af fordringerne på lige fod med andre fordringer af det i § 255, 1. stk. nævnte beløb.

(norsk text)

Hvis rederen kan gjøre gjeldende et motkrav mot vedkommende fordringshaver, og krav og motkrav er oppstått ved samme hændelse, kan begrænsningen bare gøres gjeldende for den del av kravet som overstiger motkravet.

§ 255.

Når ansvaret er begrenset, hefter rederen med inntil 1 000 francs pr. tonn av skipets drektighet, dog med minst 150 000 francs.

For skade på person forhøyes ansvarsgrænsen med 2 100 francs pr. tonn, dog med minst 630 000 francs.

Med franc menes en enhet som består av 65 1/2 milligram gull av finhet nihundre tusendeler. Den skal omregnes til norsk mynt etter kursen på den dag da rederen stiller sikkerhet for sitt ansvar, eller, hvis sikkerhet ikke stilles, på den dag da betaling finner sted.

Med skipets drektighet menes nettodrektighet, for maskindrevet skip med tillegg av det rom for maskineriet som er trukket fra bruttotonnasjen ved beregningen av nettotonnasjen.

§ 256.

Den ansvarsgrænse som er fastsatt i § 255, gjelder for alle fordringer som er oppstått ved en og samme hændelse, og som er av den art som er nevnt i § 254.

Fordringer på erstatning for skade på person skal dekkes av det beløp som er nevnt i § 255 annet ledd. Strekker dette ikke til, dekkes resten på like linje med de øvrige fordringer av det beløp som er nevnt i § 255 første ledd.

Hvert av de i § 255 første og annet

⁴⁰ I vad avser fartyg med en dräktighet av högst 150 ton är förslaget i denna del icke definitivt.

(svensk text)

skall ske i förhållande till fordringarnas storlek.

Visar redaren att han måst gälda fordran som avses i denna paragraf, skall fordringsbeloppet medtagas vid beräkningen av ansvarigheten gentemot övriga borgenärer, såvitt fordringen kunnat enligt svensk rätt göras gällande mot redaren. Visar redaren att han, oaktat krav ännu ej skett, framdeles har att gälda fordran som avses i denna paragraf, skall jämväl den fordringen tagas i beräkning.

257 §.

Har redaren till befrielse från utmätning, kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, inom riket hos rätten eller överexekutor ställt säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § jämte ett av rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken, må säkerheten åberopas gentemot alla borgenärer för vilkas fordringar gäller begränsning till samma ansvarighetsbelopp; och skall säkerheten anses vara ställd till förmån för alla sådana borgenärer.

Om redaren i fall, varom i första stycket förmåles, har ställt säkerhet för ett mindre belopp än där avses, äger han hos samma myndighet ställa säkerhet för återstoden. Därest så sker, gäller i övrigt vad i första stycket stadgas.

Har redaren ställt full säkerhet efter vad i första eller andra stycket sägs, äger han påfordra frigivande av tidigare ställd säkerhet för fordran som avses med den fulla säkerheten.

Vad i denna paragraf är stadgat om säkerhet som inom riket ställts hos rätten eller överexekutor skall äga motsvarande tillämpning i fråga om säker-

(finlandssvensk text)

skall ske i förhållande till fordringarnas storlek.

Visar redaren, att han måst gälda fordran, som avses i denna paragraf, skall fordringsbeloppet medtagas vid beräkningen av ansvarigheten gentemot övriga borgenärer, såvitt fordringen kunnat enligt finsk rätt göras gällande mot redaren. Visar redaren, att han, oaktat krav ännu ej framförts, framdeles har att gälda sådan fordran, skall jämväl den fordringen tagas i beräkning.

16 §.

Har redaren till befrielse från utmätning, kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, här i landet hos överexekutor ställt säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 14 § jämte ett av överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken, må säkerheten åberopas gentemot alla borgenärer, för vilkas fordringar gäller begränsning till samma ansvarighetsbelopp; och skall säkerheten anses vara ställd till förmån för alla sådana borgenärer.

Där redaren i fall, varom i 1 mom. förmåles, ställt säkerhet för ett mindre belopp än där avses, äger han hos samma överexekutor ställa säkerhet för återstoden. Därest så sker, gäller i övrigt vad i 1 mom. stadgas.

Har redaren ställt full säkerhet efter vad i 1 eller 2 mom. sägs, äger han påfordra frigivande av tidigare ställd säkerhet för fordran, som avses med den fulla säkerheten.

Vad i denna paragraf är stadgat om säkerhet, som här i landet ställts hos överexekutor, skall äga motsvarande tillämpning i fråga om säkerhet, som

(dansk text)

Har rederen helt eller delvis betalt en fordring af den i § 254 nævnte art, eller godtgør han, at han senere vil blive nødsaget til at betale en sådan fordring, kan han kræve, at fordringen medtages ved beregningen af ansvaret overfor de øvrige fordringshavere for så vidt fordringen kunne have været gjort gældende mod ham efter dansk ret.

§ 257.

Har rederen for at afværge en arrest eller udlæg eller for at få en arrest ophævet stillet sikkerhed her i riget for det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb tilligemed et efter rettens skøn fastsat beløb til dækning af renter og sagsomkostninger, gælder sikkerheden som stillet til fordel for alle de fordringshavere, over for hvem begrænsningen kan påberåbes, og ingen af disse kan kræve yderligere sikkerhed.

(norsk text)

ledd nevnte belöp skal fordeles forholdsmessig på vedkommende fordringer.

Hvis rederen har måttet betale, helt eller delvis, en fordring av den art som er nevnt i § 254, og som kunne ha vært gjort gjeldende mot ham etter norsk rett, eller godtgjør han at han senere kan bli nødt til å betale en slik fordring, kan han kreve at fordringen medtas ved beregningen av ansvaret overfor de øvrige fordringshavere.

§ 257.

Hvis rederen, for å avverge eller oppheve arrest eller utlegg her i riket for en fordring som han hefter begrenset for, stiller sikkerhet overfor retten for det fulle ansvarsbelöp med tillegg av et etter rettens skjønn fastsatt belöp til dekning av renter og saksomkostninger (fellessikkerhet), kan sikkerhetsstillelsen påberopes overfor alle andre fordringshavere hvis fordringer er undergitt begrensning til det samme belöp, og sikkerheten ansees stilt til fordel for alle disse fordringshavere.

Har rederen under forhold som angitt i første ledd stilt sikkerhet for et mindre belöp enn der nevnt, har han adgang til overfor vedkommende rett å stille sikkerhet for resten. Reglene i første ledd får i så fall tilsvarende anvendelse.

Har rederen stilt full sikkerhet etter første eller annet ledd, kan han kreve frigitt alle sikkerheter som tidligere måtte være stilt for fordringer som er undergitt begrensning og kan kreves dekket av fellessikkerheten. Det verneting som er oppnådd som følge av tidligere stilt sikkerhet, bortfaller ikke om sikkerheten frigis.

Reglerne i denne paragraf finder tilsvarende anvendelse, når sikkerheden er stillet i Finland, Norge eller Sverige.

Reglene i denne paragraf får tilsvarende anvendelse når sikkerheten er stilt i Danmark, Finland eller Sverige.

(svensk text)

het som ställts hos vederbörlig myndighet i Danmark, Finland eller Norge.

258 §.

Har redaren tillhörig egendom utmätts eller belagts med kvarstad eller eljest underkastats handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, och förmår redaren visa, att han utom riket ställt tillräcklig och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 §, må utmätningen, kvarstaden eller handräckningen hävas.

I fall, som avses i första stycket, skall utmätningen, kvarstaden eller handräckningen hävas, om säkerheten ställts:

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

2. i landsättningshamnen, om fordringen avser skada å person; eller

3. i lossningshamnen, om fordringen avser skada å last.

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

Begär redaren frigivande av säkerhet som han inom riket ställt till befrielse från utmätning, kvarstad eller annan handräckning, skall vad i denna paragraf är stadgat om hävande av handräckningsåtgärd äga motsvarande tillämpning.

(finlandssvensk text)

ställts hos vederbörlig myndighet i Danmark, Norge eller Sverige.

17 §.

Har redaren tillhörig egendom utmätts eller belagts med kvarstad eller eljest underkastats handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, och förmår redaren visa, att han utom landet ställt tillräcklig och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 14 §, må utmätningen, kvarstaden eller handräckningen hävas.

I fall, som avses i 1 mom., skall utmätningen, kvarstaden eller handräckningen hävas, om säkerheten ställts:

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

2. i landsättningshamnen, om fordringen avser skada å person; eller

3. i lossningshamnen, om fordringen avser skada å last.

Vad i 1 och 2 mom. är stadgat skall ock gälla, därest den utomlands ställda säkerheten icke motsvarar det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 14 §, men redaren här i landet hos överexekutor ställer betryggande säkerhet för återstoden jämte ett av överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken.

Begär redaren frigivande av säkerhet, som han här i landet ställt till befrielse från utmätning, kvarstad eller annan handräckning, skall vad i denna paragraf är stadgat om hävande av handräckningsåtgärd äga motsvarande tillämpning.

(dansk text)

§ 258.

Er skibet eller anden ejendom, som tilhører rederen, blevet arresteret for en fordring som nævnt i § 254, eller er sikkerhed blevet stillet til afværgelse af sådan arrest, kan arresten hæves eller sikkerheden frigives, hvis det godtgøres, at rederen allerede har stillet betryggende sikkerhed i udlandet for det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb, jfr. § 255, og at sikkerheden er tilgængelig for fordringshaveren. Dækker den først stillede sikkerhed ikke hele dette ansvar, gælder det samme, hvis rederen stiller betryggende sikkerhed for den manglende del med tillæg af et efter rettens skøn fastsat beløb til dækning af renter og sagsomkostninger.

Arrest, som nævnt i 1. stk., skal hæves, og sikkerhedsstillelse til afværgelse af sådan arrest skal frigives, hvis betryggende og tilstrækkelig sikkerhed allerede er stillet,

a) i den havn, hvor den hændelse indtraf, som medførte fordringens opståen, eller, hvis hændelsen ikke indtraf i havn, i den første havn, skibet anløb efter hændelsen,

b) i landsætningshavnen, hvis fordringen gælder personskade,

c) i lossehavnen, hvis fordringen gælder ladningsskade.

(norsk text)

§ 258.

Hvis skibet eller annen eiendom som tilhører rederen, søkes arrestert i anledning av en fordring som han hefter begrenset for, kan begjæringen om arrest forkastes hvis det godtgjøres at rederen allerede har stilt betryggende sikkerhet i utlandet for hele sitt ansvar i henhold til § 255, og at sikkerheten er tilgjengelig for vedkommende fordringshaver.

Arrestbegjæringen skal forkastes hvis sikkerhet som nevnt i første ledd er stilt i:

1) den havn hvor den hendelse inntraff som førte til at fordringen oppsto, eller, dersom hendelsen ikke inntraff i havn, den første havn skipet anløp etter hendelsen, eller

2) landsetningshavnen, dersom fordringen gjelder skade på person, eller

3) lossehavnen, dersom fordringen gjelder skade på last.

Selv om sikkerheten ikke dekker hele ansvaret i henhold til § 255, kommer bestemmelsene i første og annet ledd til anvendelse dersom rederen nå overfor retten stiller betryggende sikkerhet for den resterende del av ansvaret med tillegg av et etter rettens skjønn fastsatt belöp til dekning av renter og saksomkostninger.

Er det tatt arrest eller stilt sikkerhet til unngåelse av arrest, kan eller skal arresten oppheves eller sikkerheten frigis etter tilsvarende regler som ovenfor fastsatt.

259 §.

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

Det åligger dispaschören att genom kungörelse, som en gång införes i tidning genom vilken offentliggörande på ändamålsenligt sätt kan ske, anmana sakägarna att inom viss förelagd tid skriftligen anföra vad de till bevakande av sin rätt akta nödigt ävensom ingiva de handlingar, vilka de vilja åberopa. I övrigt skall i tillämpliga delar gälla vad om dispasch vid gemensamt haveri är stadgat.

Kostnaden för dispasch, som avses i detta moment, vare redaren skyldig att ersätta, såframt ej borgenär utan skälig orsak hänskjutit saken eller eljest särskilda skäl till annat föranleda.

2 mom. Har tvist om beräkningen av belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad enligt 255 §, hänskjutits till dispaschör, äger redaren fullgöra sin betalningsskyldighet genom att hos dispaschören för borgenärernas räkning nedsätta ett belopp motsvarande hans fulla ansvarighet enligt 255 § jämte ränta därå, beräknad efter fem procent om året från dagen för den händelse, som grundat ansvarighet, till dagen för nedsättningen, samt ett av dispaschören bestämt tillägg för kostnader i saken. Om det nedsatta beloppet sedermera visar sig ej förslå till att täcka det fulla an-

18 §.

Uppstår tvist om beräkningen av det belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad, eller om beloppets fördelning mellan borgenärerna, må saken hänskjutas till utredning och avgörande av dispaschör, därvid i tillämpliga delar skall gälla vad om dispasch vid gemensamt haveri är stadgat.

Kostnaden för sådan dispasch vare redaren skyldig att ersätta, där ej borgenär utan giltigt skäl hänskjutit saken eller föranlett dess hänskjutande till dispaschör.

(dansk text)

§ 259.

Rederen kan til enhver tid forelægge spørgsmålet om grænsen for sit ansvar eller om fordelingen af ansvarsbeløbet til afgørelse af en dispachør. Har han gjort dette, kan dog enhver fordringshaver anlægge søgsmål til fastsættelse af, hvor stor hans fordring ville være, hvis rederens ansvar ikke var begrænset, og rederen kan forlange, at dispachøren skal sætte bestemte fordringshavere en passende frist, inden hvilken de skal have anlagt sådant søgsmål.

Finder dispachøren grund dertil, kan han med et varsel af højst tre måneder indkalde fordringshaverne på den måde, han i det enkelte tilfælde anser for mest hensigtsmæssigt.

Enhver af de interesserede er pligtig til at meddele dispachøren alle de oplysninger og bevisligheder, som han anser for nødvendige.

Omkostningerne ved dispacheringen bæres af rederen.

Tvistigheder om rigtigheden af dispachørens afgørelser kan indbringes for domstolene.

(norsk text)

§ 259.

Har rederen her i riket stilt sikkerhet i henhold til § 257, kan han reise søksmål til fastsettelse av grensen for det ansvar som måtte påhvile ham, og til fordeling av ansvarsbeløpet, gjennom stevning under ett til alle fordringshavere overfor hvem samme begrensning påberopes.

Saken reises i den rettskrets der sikkerheten er blitt stilt. Er det gått en måned etter den hendelse som førte til at fordringene oppsto, uten at det er begjært arrest eller utlegg, kan rederen reise sak etter første ledd i den rettskrets hvor skipet har sitt hjemsted, dersom han der stiller sikkerhet i henhold til § 257. Har skipet ikke hjemsted i riket, reises saken i den havn der hendelsen inntraff, eller, dersom hendelsen ikke inntraff i havn, i den første havn skipet anløp etter hendelsen; kommer skipet ikke til noen havn i riket, reises saken for Oslo byrett.

Rederen skal gi retten oppgave over alle som må antas å ville kunne gjøre krav gjeldende mot ham i anledning av vedkommende hendelse, og overfor hvem han påberoper begrensningen.

(svensk text)

svarighetsbeloppet enligt 255 § jämte ränta, beräknad på sätt nyss sagts, ävensom redarens ansvarighet gentemot borgenärerna för kostnader i saken, åligger det dispaschören att genast anmana redaren att nedsätta det felande. Dispaschören skall ofördröjligen göra nedsatt belopp räntebärande genom att detsamma i svenskt mynt insättes i svensk bankinrättning.

Sedan fördelningen blivit bestämd genom lagakraftvunnen dispasch eller dom eller genom överenskommelse mellan sakägarna, åligger det dispaschören att utanordna det tillgängliga beloppet till borgenärerna. Ej må återbetalning till redaren ske i vidare mån än det tillgängliga beloppet överstiger summan av hans ansvarighet enligt 255 § jämte ränta därå, beräknad efter fem procent om året från dagen för den händelse, varom fråga är, och av hans ansvarighet för kostnader i saken; dock skall vad nu sagts ej verka inskränkning i rätten till återvinning i redarens konkurs.

Har mellan redaren och borgenärerna träffats särskild överenskommelse angående storleken av det belopp, vartill redarens begränsade ansvarighet skall anses uppgå, äger redaren fullgöra sin betalningsskyldighet genom att för borgenärernas räkning nedsätta beloppet hos dispaschören i ort varom i 1 mom. första stycket förmäles; och skall vad i 2 mom. första och andra styckena är stadgat äga motsvarande tillämpning.

260 §.

Har redaren utbetalt vad enligt ovan givna bestämmelser om begränsning av ansvarigheten ålåg honom att utgiva och visar sig sedan annan borgenär äga rätt till betalning, är redaren dock icke till vidare betalningsskyldighet förbunden, där antagas må att han då betalningen erlades eller, om den skedde enligt lagakraftvunnen dispasch eller dom, denna meddelades icke ägde och ej heller genom vederbörlig undersök-

(finlandssvensk text)

19 §.

Har redaren utbetalt vad enligt ovan givna bestämmelser om begränsning av ansvarigheten ålåg honom att utgiva och visar sig sedan annan borgenär äga rätt till betalning, är redaren dock icke till vidare betalningsskyldighet förbunden, där antagas må, att han, då betalningen erlades eller, om den skedde enligt laga kraft vunnen dom eller dispasch, denna meddelades icke ägde och ej heller genom vederbörlig under-

(dansk text)

(norsk text)

§ 260.

Har rederen udbetalt alt, hvad der efter reglerne om begrænsning af ansvaret påhvilede ham, og viser det sig senere, at andre fordringshavere havde ret til andel i ansvarsbeløbet, er rederen ikke pligtig at betale noget yderligere, såfremt det må antages, at han, da udbetalningen fandt sted, ikke kendte til disses krav og ikke ved behørig undersøgelse kunne have skaffet sig kundskab om dem.

§ 260.

Retten skal la stevningen med innkallelse kunngjøre i Norsk Lysingsblad med et varsel av minst to måneder. Retten kan også kunngjøre innkallelsen i et eller flere andre blad. Videre skal retten la stevningen med innkallelse forkynne for hver av de oppgitte fordringshavere gjennom anbefalt brev. I innkallelsen skal retten gjøre oppmerksom på bestemmelsene i denne paragrafs fjerde ledd.

(svensk text)

ning kunnat få kunskap om den andres fordran.

Borgenär, som sålunda uppburit vad rätteligen bort tillkomma annan, svarar därmed för den andres fordran, där han om samma fordran ägde kunskap då han erhöll betalningen.

(finlandssvensk text)

sökning kunnat få kunskap om den andres fordran.

Borgenär, som sålunda uppburit vad rätteligen bort tillkomma annan, svare därmed för den andres fordran, där han om samma fordran ägde kunskap, då han erhöll betalningen.

261 §.

Vad i detta kapitel är stadgat skall äga tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet som åvilar fartygets ägare eller befraktare eller den som i redares ställe handhaver fartygets drift.

Detsamma gäller ansvarighet vilken, även om den grundar sig på fel eller försummelse, åvilar befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon som är anställd hos redaren, ägaren, befraktaren eller hos den som i redares ställe handhaver fartygets drift, såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten.

Det sammanlagda beloppet av redares och övriga i denna paragraf omförmälda personers ansvarighet för ford-

20 §.

Vad i detta kapitel är stadgat om redares begränsade ansvarighet skall äga tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet, som åvilar fartygets ägare eller befraktare eller den, som i redares ställe handhar fartygets drift.

Detsamma gäller ansvarighet, vilken, även om den grundar sig på fel eller försummelse, åvilar befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon, som är anställd hos redaren, ägaren, befraktaren eller hos den, som i redares ställe handhar fartygets drift, såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten.

Det sammanlagda beloppet av redares och övriga i denna paragraf omförmälda personers ansvarighet för fordringar,

(dansk text)

Den fordringshaver, der har oppebåret, hvad der rettelig tilkom en anden, må tilsvare denne det oppebårne beløb, såfremt han havde kundskab om den andens fordring, da han modtog betaling.

§ 261.

Reglerne om begrænsning af rederens ansvar finder tilsvarende anvendelse i tilfælde, hvor ansvar som nævnt i § 254 påhviler skibets ejer, bruger, befragter eller disponent.

Det samme gælder ansvar, som påhviler skibets fører, mandskab eller lods eller nogen, som er ansat hos rederen, når vedkommende befinder sig om bord eller udfører arbejde i skibets tjeneste, selvom ansvaret er opstået som følge af fejl eller forsømmelse af den pågældende.

Summen af det ansvar, som påhviler rederen og de øvrige personer, der ifølge 1. stk. kan begrænse deres an-

(norsk text)

Hovedforhandling kan holdes uten saksforberedelse. Pådømmelsen kan deles således at grensen for ansvaret fastsettes først.

Twist om fordring for hvilken rederens ansvar er begrenset til den stilte fellessikkerhet, pådømmes særskilt av retten; dommen er gjenstand for særskilt anke. Særskilt sak om slik fordring kan ikke reises etter at søksmål i henhold til § 259 er reist. Heller ikke kan en fordringshaver, uten samtykke av rederen og andre interesserte, etter dette tidspunkt kreve dekning av sjöpanterett eller av utlagte formuesgjenstander, för det er rettskraftig avgjort hvor meget som faller på hans fordring.

Fordring for hvilken rederens ansvar er begrenset til den stilte fellessikkerhet, faller bort hvis ikke retten har motatt meddelelse om fordringen innen saken ble tatt opp til doms i første instans. Rettskraftig dom i saken har bindende virkning for alle fordringshavere overfor hvem rederens ansvar ville være begrenset til fellessikkerheten, uten hensyn til om de har meldt seg under saken.

§ 261.

Reglene om begrensnng av rederens ansvar får tilsvarende anvendelse for ansvar som påhviler skipets eier, befrakter eller disponent.

Det samme gjelder for ansvar som påhviler skipsfører, mannskap eller los eller noen ansatt hos eieren, rederen, befrakteren eller disponenten, forutsatt at ansvaret er oppstått i tjenesten. Ansvaret kan i disse tilfelle begrenses selv om det bygger på feil eller forsømmelse utvist av vedkommende.

Summen av de ansvarsbelöp som rederen og de i første og annet ledd nevnte personer hefter for, skal for forplik-

(svensk text)

ringar, som uppkommit på grund av en och samma händelse, skall ej överstiga det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 §.

262 §.

Vad i detta kapitel är stadgat äger tillämpning närhelst begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk myndighet.

Beträffande ansvarighet som avses i 254 § 1 mom. andra stycket första punkten skall dock frågan, huruvida och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad, avgöras efter den lag, som gäller för tjänsteavtalet, såframt fartyget hör hemma i främmande stat och tjänsteavtalet regleras av lagen i stat ansluten till 1957 års internationella konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.

263 §.

Konungen äger förordna, att i stället för bestämmelserna i detta kapitel andra regler skola här i riket tillämpas i fråga om fartyg hemmahörande i annan främmande stat än sådan, som utan förbehåll anslutit sig till 1957 års internationella konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.

(finlandssvensk text)

som uppkommit på grund av en och samma händelse, skall ej överstiga det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 14 §.

21 §.

Vad i detta kapitel är stadgat äger tillämpning närhelst begränsning av ansvarighet åberopas inför finsk myndighet.

22 §.

Vad beträffar ansvarighet, som avses i 13 § 2 mom. första meningen, skall dock frågan, huruvida och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad, avgöras efter den lag, som gäller för tjänsteavtalet, såframt fartyget hör hemma i främmande stat och tjänsteavtalet regleras av lagen i stat, ansluten till 1957 års internationella konvention angående begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användas till fart i öppen sjö.

23 §.

Genom förordning må bestämmas, att i stället för bestämmelserna i 13—22 §§ andra regler skola här i landet tillämpas i fråga om fartyg, hemmahörande i annan främmande stat än sådan, som utan förbehåll anslutit sig till 1957 års internationella konvention angående begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg, som användas till fart i öppen sjö.

(dansk text)

svar, skal for fordringer opstået ved en og samme hændelse ikke kunne overstige de i § 255 fastsatte beløb.

§ 262.

Reglerne i dette kapitel kommer til anvendelse i alle tilfælde, hvor ret til begrænsning af ansvar påberåbes ved dansk domstol.

Forsåvidt angår ansvar som nævnt i § 254, stk. 2, 1. punktum skal spørgsmålet om, hvorvidt ansvaret er begrænset, og i bekræftende fald til hvilket beløb, afgøres efter lovgivningen i det land, hvis lovgivning finder anvendelse på tjenesteaftalen, såfremt det pågældende land har tiltrådt Bruxelleskonventionen af 1957 om begrænsning af rederes ansvar.

§ 263.

Ved kongelig anordning kan det bestemmes, at andre ansvarsregler end i dette kapitel fastsat skal finde anvendelse på skibe hjemmehørende i lande, som ikke uden forbehold har tiltrådt og gennemført konventionen.

(norsk text)

telser som er oppstått ved en og samme hændelse, ikke overstige de belöp som er fastsatt i § 255.

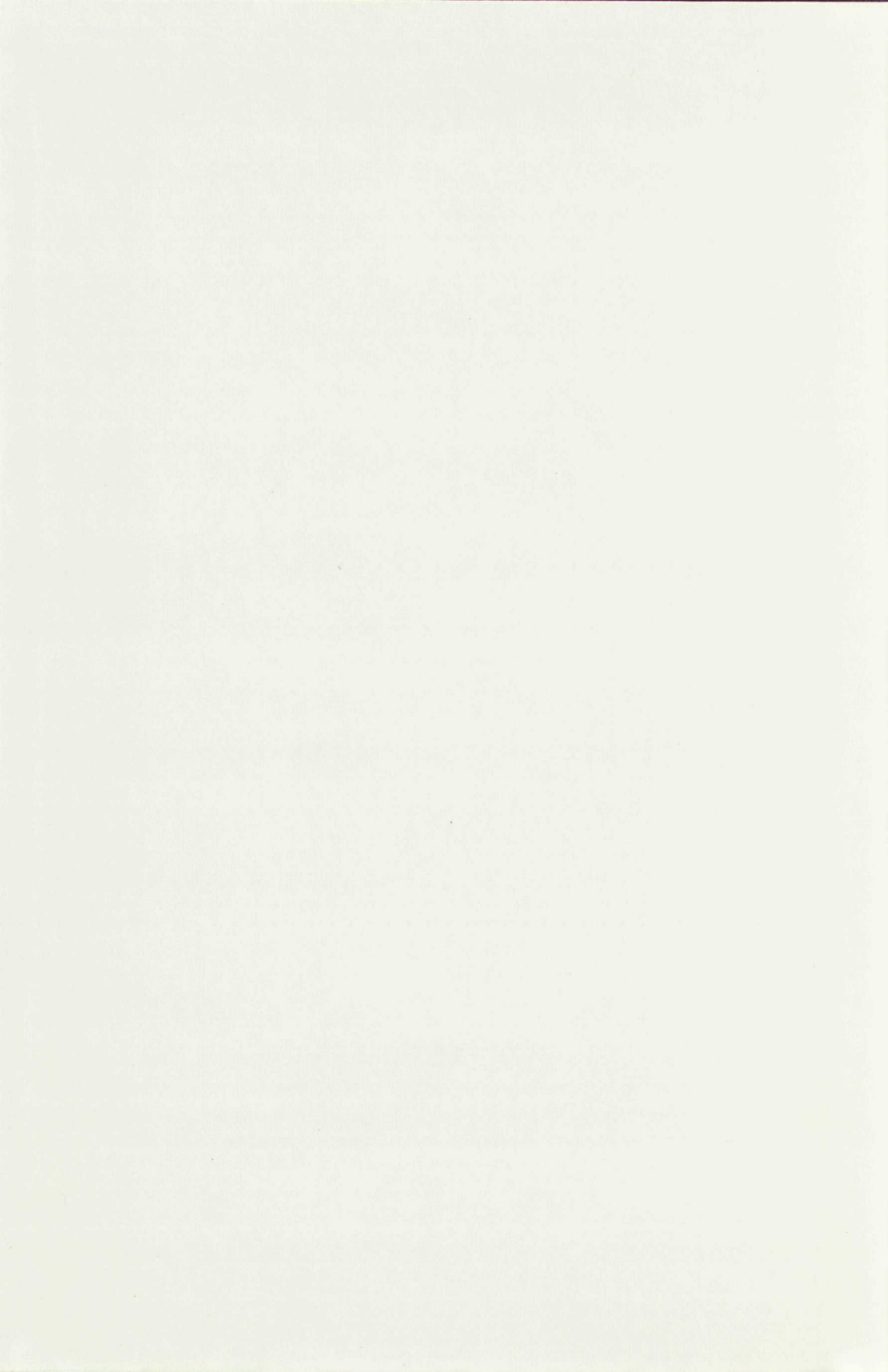
§ 262.

De foranstående regler kommer til anvendelse i alle tilfelle hvor begrensning av ansvar gjøres gjeldende ved norsk domstol.

For så vidt angår ansvar som nevnt i § 254 annet ledds første punktum, skal spørsmålet om hvor vidt ansvaret er begrenset, og i tilfelle til hvilket belöp, avgjøres etter loven i vedkommende fremmede land hvis lovgivning i tilfelle regulerer tjenesteaftalen, når dette er et land som har sluttet seg til Brusselkonvensjonen av 1957 om begrensning av rederes ansvar.

§ 263.

Kongen kan bestemme at andre regler enn i dette kapitell fastsatt skal finne anvendelse for skip hjemmehørende i land som ikke uten forbehold har tiltrådt og gjennomført konvensjonen.



NORDISK UDREDNINGSSERIE (NU) 1961

1. Den nordiske husholdshøgskolen.
2. Nordens folkelige akademi.
3. Nordisk filmsamarbeid.

STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1961

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen)

Justitiedepartementet

Begravningsplatser och gravar. [5]
Underrätterna. [6]
Den allmänna brottsregistreringen. [11]
Pensionsstiftelser. I. [14]
Kriminalvård i frihet. [16]
Vissa frågor rörande allmänna val. [20]
Förtidsutredningen. V. Organisationer. Beslutsteknik. Valsystem. [21]
Redareansvarets begränsning. [33]

Utrikesdepartementet

Den svenska utvecklingshjälpens administration. [22]

Försvarsdepartementet

Enhetlig ledning av krigsmakten. [7]
Totalförsvarets upplysningsverksamhet. [18]
Flygbuller som samhällsproblem. [25]

Socialdepartementet

Byggnadsindustrins arbetskraft. [19]
Förtidspensionering och sjukpenningförsäkring m. m. [29]
Handläggningen av bostadslån. [32]

Kommunikationsdepartementet

Statliga belastningsbestämmelser av år 1960 för byggnadsverk. [12]
Svensk trafikpolitik. I. [23]
Svensk trafikpolitik. II. [24]

Finansdepartementet

Sparstimulerande åtgärder. [2]
Automatisk databehandling inom folkbokförings- och uppbördsväsendet. [4]
Preliminär nationalbudget för år 1961. [10]
Reviderad nationalbudget för år 1961. [26]

Ecklesiastikdepartementet

1957 års skolberedning. 5. Hjälpmedel i skolarbetet. [17] 6. Grundskolan. [30] 7. Läroplaner för grundskola och fackskolor. [31]
Kungl. Teatern. Verksamhet och ekonomi. [28]

Jordbruksdepartementet

Totalsatorverksamheten. [1]
Lantbrukets yrkesskolor. [13]

Handelsdepartementet

Effektivare prisövervakning. [3]
Skifferoljefrågan. [27]

Inrikesdepartementet

Om läkarbehov och läkartillgång. [8]
Principer för en ny kommunindelning. [9]
Polisens brottsbekämpande verksamhet. [15]