National Library
of Sweden

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013

Ref

Statens
offentliga
utredningar
1971:90
Justitie-
departementet

Befordran av passagerare och resgods till sjöss

SOU

Förslag av Sjölagskommittén
Stockholm 1971

Statens offentliga utredningar 1971

Kronologisk förteckning

1. SOU 71. Handbok för det officiella utredningstrycket. Beckman. Fi.
2. Post- och Inrikes Tidningar. Norstedt & Söner. Ju.
3. Veterinärdistriktsindelningen, m m. Svenska Reproduktions AB. Jo.
4. Kommunala val. Esselte. C.
5. Svensk industri under 70-talet med utblick mot 80-talet. Bilaga 2. Esselte. Fi.
6. Ny sjömanslag. Esselte. K.
7. Finansiella tillväxtaspekter 1960–1975. 1970 års långtidsutredning. Bilaga 4. Esselte. Fi.
8. Arbetskraftsresurserna 1965–1990. 1970 års långtidsutredning. Bilaga 1. Esselte. Fi.
9. Större företags offentliga redovisning. Esselte. Fi.
10. Snatteri. Berlingska Boktryckeriet, Lund. Ju.
11. Ett nytt bilregister. Göteborgs Offsettryckeri AB. K.
12. Miljövården i Sverige under 70-talet. 1970 års långtidsutredning. Bilaga 8. Esselte. Fi.
13. Utvecklingstendenser inom offentlig sektor. 1970 års långtidsutredning. Bilaga 6. Esselte. Fi.
14. Varuhandeln fram till 1975. 1970 års långtidsutredning. Bilaga 3. Esselte. Fi.
15. Förslag till aktiebolagslag m.m. Tryckeribolaget. Ju.
16. Regional utveckling och planering. 1970 års långtidsutredning. Bilaga 7. Esselte. Fi.
17. Malm - Jord - Vatten. Svenska Reproduktions AB. I.
18. Mått och vikt. Norstedt & Söner. Fi.
19. Familjepensionsfrågor m.m. Berlingska Boktryckeriet, Lund. S.
20. Europeisk överenskommelse om internationell transport av farligt gods på väg. (ADR) Betänkande I. Norstedt & Söner. K.
21. Europeisk överenskommelse om internationell transport av farligt gods på väg. (ADR) Bilaga A. Norstedt & Söner. K.
22. Europeisk överenskommelse om internationell transport av farligt gods på väg. (ADR) Bilaga B. Norstedt & Söner. K.
23. Europeisk överenskommelse om internationell transport av farligt gods på väg. (ADR) Register m m. Norstedt & Söner. K.
24. Vuxenpedagogisk forskning och utbildning. Berlingska Boktryckeriet, Lund. U.
25. Boendeservice 3. Kommunstudien. Esselte. In.
26. Boendeservice 4. Projektstudien. Esselte. In.
27. Boendeservice 5. Totalkostnadsstudien. Esselte. In.
28. Boendeservice 6. Strukturstudien. Esselte. In.
29. Kyrkan kostar. Göteborgs Offsettryckeri AB. U.
30. Sjömanspension. Göteborgs Offsettryckeri AB. K.
31. Den svenska betalningsbalansstatistiken. Esselte. Fi.
32. Valutareserven och utrikeshandelns finansiella struktur. Bilaga till Den svenska betalningsbalansstatistiken. Esselte. Fi.
33. Fri affärstid. Göteborgs Offsettryckeri AB. H.
34. Lastbil och Taxi. Beckman. K.
35. Den fria rörligheten för personer inom EEC. Esselte. In.
36. Produktionsresurser för tv och radio i utbildningen. Esselte. U.
37. Konsumentpolitik-riktlinjer och organisation. Tryckeribolaget. H.
38. Särskilda tandvårdsanordningar för vissa patientgrupper. Göteborgs Offsettryckeri AB. S.
39. Den svenska köpkraftsfördelningen 1967. Berlingska Boktryckeriet, Lund. In.
40. Export och import 1971–1975. 1970 års långtidsutredning. Bilaga 5. Esselte. Fi.
41. Ny domstolsadministration. Göteborgs Offsettryckeri AB. Ju.
42. Försäkring och annat kontant stöd vid arbetslöshet. Esselte. In.
43. Arbetskraftens struktur och dimensioner. Esselte. In.
44. Bilagor till KSA-utredningens betänkande. Esselte. In.
45. Utsökningsrätt XI. Norstedt & Söner. Ju.
46. Teknisk översyn av kapitalbeskattningen. Norstedt & Söner. Fi.
47. Psykologiska urvalsmetoder inom statsförvaltningen. Göteborgs Offsettryckeri AB. Fi.
48. Personurval med hjälp av psykologiska undersökningar. Göteborgs Offsettryckeri AB. Fi.
49. Unga lagöverträdare I. Esselte. Ju.
50. Räddningstjänst. Göteborgs Offsettryckeri AB. C.
51. Invandrarutredningen I. Göteborgs Offsettryckeri AB. In.
52. Byggandets industrialisering. Beckman. In.
53. Lärarnas arbete. En statistisk arbetstidsstudie. Göteborgs Offsettryckeri AB. U.
54. Lärarnas arbete. Bilaga I. Tekniska rapporter. Göteborgs Offsettryckeri AB. U.
55. Lärarnas arbete. Bilaga II. Tabeller. Göteborgs Offsettryckeri AB. U.
56. Ny moratorielag. Svenska Reproduktions AB. Ju.
57. Utbildning av vissa värnpliktiga i stabstjänst. Esselte. Fö.
58. Rätten till abort. Göteborgs Offsettryckeri AB. Ju.
59. Högsta domstolens kansli. Göteborgs Offsettryckeri AB. Ju.
60. Universitetsstudier utan examen. Göteborgs Offsettryckeri AB. U.
61. Val av utbildning och yrke. Göteborgs Offsettryckeri AB. U.
62. Högre utbildning och arbetsmarknad. Göteborgs Offsettryckeri AB. U.
63. Vintersjöfart. Beckman. K.
64. Sanering I. Esselte. In.
65. Sanering II. Bilagor. Esselte. In.
66. Mellanölsfrågan. Göteborgs Offsettryckeri AB. Fi.
67. Ränteomfördelning och vinstutdelning. Göteborgs Offsettryckeri AB. In.
68. Läkartjänster. Göteborgs Offsettryckeri AB. S.
69. Närings politiken – ny verksorganisation. Göteborgs Offsettryckeri AB. H.
70. Plan och prognos. 1970 års långtidsutredning. Bilaga 9. Esselte. Fi.
71. Bokskogens bevarande. Svenska Reproduktions AB. Jo.
72. Maskinell teknik vid de allmänna valen. Göteborgs Offsettryckeri AB. Ju.
73. Fonogrammen i musiklivet. Esselte. U.
74. Kriminalvård i anstalt. Esselte. Ju.
75. Hushållning med mark och vatten. Esselte. C.
76. Offentligt biträde och kostnadsersättning i förvaltningsärenden. Göteborgs Offsettryckeri AB. Ju.
77. Svenska folkets alkoholvanor. Esselte. Fi.
78. Jordbruksbeskattningen. Beckman. Fi.
79. Byggnadsindex för bostäder. Esselte. Fi.
80. Vuxna Utbildning Studiefinansiering. Göteborgs Offsettryckeri AB. U.
81. Den mänskliga faktorn i vägtrafiken. Ljungföretagen, Örebro. Ju.
82. Förvaltning av fonder i staten. Göteborgs Offsettryckeri AB. Fi.
83. Skadestånd III. Esselte. Ju.
84. Kommunal kompetens. Esselte. C.
85. Lokalisering av skogsindustri i södra Sverige. Göteborgs Offsettryckeri AB. C.
86. Bilen och konsumenten. Göteborgs Offsettryckeri AB. H.
87. Reformer inom studiemedelssystemet. Beckman. U.
88. Offentlig upphandling. Göteborgs Offsettryckeri AB. Fi.
89. Praktisk prästutbildning. Berlingska Boktryckeriet, Lund. U.
90. Befordran av passagerare och resgods till sjöss. Göteborgs Offsettryckeri AB. Ju.

Anm. Om särskild tryckort ej anges är tryckorten Stockholm.

Statens offentliga utredningar
1971:90
Justitiedepartementet

Befordran av passagerare och resgods till sjöss

Förslag av Sjölagskommittén

Stockholm 1971

ISBN-nr 91-38-00025-3

Göteborgs Offsettryckeri AB, Stockholm 71.543 S

Till Statsrådet och chefen för justitiedepartementet

Sjölagskommittén har förut avgivit fyra delbetänkanden. Det första, angående redareansvarets begränsning, avlämnades 1961 (SOU 1961:33) och innefattade förslag till ändring av 10 kap. sjölagen, grundat på 1957 års internationella konvention om begränsning av redares ansvarighet. Det andra, angående bärgarlönens fördelning och sjöförklaring m. m., avlämnades 1963 (SOU 1963:20) och innefattade förslag till vissa ändringar i sjölagens befälhavare-, bärgnings- och rättegångskapitel jämte sådana ändringar i dess ansvarsbestämmelser som påkallades av brottsbalkens ikraftträdande. Det tredje, angående fartygs befälhavare, gemensamt haveri och dispasch, ansvarsbestämmelser m. m. avlämnades 1965 (SOU 1965:18) och innefattade *dels* förslag till revision av sjölagens befälhavare- och haverikapitel samt av dess ansvarsbestämmelser och regler om dispaschprocessen, *dels* förslag till ändring av sjölagsreglerna om dagböcker och besiktning m. m. jämte viss översyn av sammanstötningskapitlet, *dels* förslag till svenskt ställningstagande till tre 1952 tillkomna internationella konventioner, nämligen om kvarstad på fartyg samt om civil- och straffrättslig jurisdiktion i kollisionssaker, jämte därav betingat förslag till reglering av åtal för vissa nautiska brott utom riket.

Det fjärde delbetänkandet, angående registrering av fartyg, sjöpanträtt och fartygshypotek samt partrederi, avlämnades 1970 (SOU 1970:74) och innefattar förslag till nya regler om fartygs nationalitet, registrering av fartyg och fartyg under byggnad, fartygs tillbehör och skick, sjöpanträtt, inteckning i fartyg och fartyg under byggnad samt partrederi m. m..

Vidare har sjölagskommittén på särskilt uppdrag (jfr riksdagsberättelse 1969 s. 35 f), genom skrivelse till Kungl. Maj:t 1969 (Stencil Ju 1969:18), avgivit förslag till nya regler om laga domstol och forum i allmänna sjörättsmål, föranlett av den ändrade underrättsorganisationen i riket.

Förslaget rörande de förut nämnda konventionerna av år 1952 torde i departementet anstå i väntan på att de övriga nordiska kommittéerna avger förslag beträffande de ämnen som behandlas i konventionerna. 1970 års förslag om fartygsregistrering m. m. bereds för närvarande i departementet. I övrigt har kommitténs förslag föranlett lagstiftning som trätt i kraft. Sålunda fick sjölagens 10 kap. ny lydelse genom lag den 3 april 1964 (nr 85) som trädde i kraft den 1 juli samma år. Ändringar i bärgningskapitlet och följdändringar till brottsbalken genomfördes genom lag den 27 november 1964 (nr 728) som trädde i kraft den 1 januari 1965. Genom lag den 24 februari 1967 (nr 48), som enligt förordnande den 25 maj 1967 (nr 288) trädde i kraft den 1 juli samma år, reviderades *dels* sjölagens bestämmelser om fartygs befälhavare, haveri, dagböcker, sjöförklaring och besiktning samt dispaschprocessen, *dels* sjölagens ansvarsbestämmelser.

Därvid upptogs bestämmelserna om befälhavare i 4 kap., bestämmelserna om dagböcker, sjöförklaring och besiktning i 12 kap., ansvarsbestämmelserna i 13 kap., rättegångsbestämmelserna i 14 kap. och vissa andra bestämmelser i ett nytt 15 kap. under rubriken "Särskilda bestämmelser". Genom lagar den 24 februari 1967 (nr 49–52) genomfördes vissa följdändringar i andra författningar.

Nya regler om laga domstol och forum i allmänna sjörättsmål infördes i 14 kap. sjölagen genom lag den 11 december 1970 (nr 919) som trädde i kraft den 1 januari 1971.

Efter att ha avgivit dessa förslag har kommittén – delvis på grund av underhandsuppdrag – fortsatt sitt arbete på revision av återstående delar av sjölagen, nämligen bestämmelserna i 5 kap. om befordran av gods och passagerare. Kungl. Maj:t har den 28 juni och 5 juli 1968 till kommittén, för beaktande vid fullgörandet av dess uppdrag, överlämnat svenska delegationsrapporter till utrikesdepartementet angående bl. a. 1961 års internationella konvention om befordran av passagerare till sjöss, 1967 års internationella konvention om befordran av passagerares resgods till sjöss samt 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års internationella konvention rörande konossement.

Efter samråd med de danska, finska och norska sjölagskommittéerna – senast i Helsingfors 1970 och i Oslo oktober 1971 – har kommittén nu slutfört arbetet på revision av bestämmelserna om befordran av passagerare och resgods. Vid nordiska överläggningar, delvis förda av berörda departement och ministerier, har det ansetts lämpligt att delbetänkande avges i detta ämne.

Sjölagskommittén överlämnar härmed av motiv åtföljt förslag till *lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1).*

Den 9 juli 1970 enledigades experten advokaten Ragnar Hedén och förordnades till ledamot av kommittén dispaschören Kaj Pineus, som dittills varit expert. Till experter utsågs samtidigt professorn jur. dr Kurt Grönfors och kommitténs sekreterare, numera hovrättsrådet Christer Rune.

Av kommitténs uppdrag återstår härefter översyn av bestämmelserna om befordran av gods till sjöss; arbetet har bedrivits jämsides med arbetet på det nu överlämnade förslaget och beräknas, i vad avser frågan om införlivande med sjölagen av 1924 års konossementskonvention (Haagreglerna) och tilläggsprotokollet därtill av 1968 (Visbyreglerna), vara slutfört omkring årsskiftet 1971–1972.

Stockholm och Göteborg i november 1971.

Erik Hagbergh

Hjalmar Bååw *Nils Grenander*

P.E. Hedborg *G. Lindencrona* *Kaj Pineus*

Kurt Grönfors *Lennart Hagberg* *Christer Rune* *Lorenz Zetterman*

/Rolf Liljeqvist

Innehåll

Lagförslag 9
Förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) 9

Motiv 25

Kapitel 1 *Inledning* 25

Kapitel 2 *Lagförslagets internationella bakgrund* 27
2.1 Allmänt 27
2.2 Passagerarkonventionen 28
2.3 Resgodskonventionen 29
2.4 Tokyoutkastet 29
2.5 Kommittén 30

Kapitel 3 *Översikt av lagförslaget* ... 32

Kapitel 4 *Allmän motivering till 6 kap. sjölagsförslaget* 33
4.1 Inledande bestämmelser 33
4.1.1 Allmänt 33
4.1.2 Bortfraktaren 33
4.1.3 Passageraren 35
4.1.4 Begränsning till viss befordran 36
4.1.5 Resgodset 37
4.1.6 Undantag för järnvägsbefordran 38
4.2 Om befordringen 38
4.2.1 Allmänt 38
4.2.2 Fartygets behöriga skick m. m. 38
4.2.3 Fortskaffningsplikt 39
4.2.4 Substitution 39
4.2.5 Ordning och säkerhet ombord 40
4.2.6 Resgodset 41
4.2.7 Befordringsavtalets upphörande 42
4.2.8 Passagerarens tillbakaträdande 43
4.2.9 Befordringsavgift för ofullbordad resa 43
4.3 Om bortfraktarens ansvar för passagerare och resgods 44
4.3.1 Allmänt 44
4.3.2 Ansvaret för person- och resgodsskador 44
4.3.3 Ansvaret för dröjsmålsskada 46
4.3.4 Ansvarsbegränsning och självrisk 47
4.3.5 Reklamation 48
4.3.6 Det indispositiva ansvaret . 49
4.3.7 Bortfraktarens folk 51
4.3.8 Ersättningstalan 51
4.4 Tillämplig lag 52

Kapitel 5 *Specialmotivering till 6 kap. sjölagsförslaget* 54
171 § 54
172 § 54
173 § 54
174 § 54
175 § 55
176 § 55
177 och 178 §§ 55
179 § 55
180–183 §§ 55

184 § 55
185 § 56
186–188 §§ 56
189–191 §§ 56
192 § 56
193 § 57
194 och 195 §§ 57
196 § 57
197 § 57
198 § 57
199 § 58
200 § 58
201 § 58
202 § 58
203 § 58

Kapitel 6 *Motivering till ändring i 8 kap. SjöL* 59
6.1 Allmänt 59
6.2 Regressrätten 59
6.3 Oegentlig sammanstötning 61

Kapitel 7 *Motivering till ändring i 14 kap. SjöL* 62
7.1 Prorogation 62

Kapitel 8 *Motivering till ändring i 15 kap. SjöL* 64
8.1 Preskription 64
8.2 Poincaréfranc 64

Kapitel 9 *Sammanfattning* 66

Bilagor
1. Nordiska parallelltexter 68
2. Svensk delegeraderapport 1961 .. 100
3. Svensk delegeraderapport 1967 .. 106
4. Passagerarkonventionen 112
5. Resgodskonventionen 126
6. Tokyoutkastet 144

Förkortningar

AfS	Arkiv for Sjørett
CMI	Comité Maritime International
CMI-årtal	Tryckta berättelser från konferenser med CMI
Dipl. Konf. -årtal	Tryckta berättelser från den diplomatiska sjörättskonferensens sessioner i Bryssel
ND	Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv avd. I
NJA II	Nytt Juridiskt Arkiv avd. II
RB	Rättegångsbalken
SFS	Svensk författningssamling
SjmL	Sjömanslagen (1952:530)
SjöL	Sjölagen (1891:35 s. 1)
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk Juristtidning
SÖ	Sveriges överenskommelser med främmande makter
TfR	Tidsskrift for Rettsvitenskap

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

Härigenom förordnas i fråga om sjölagen (1891:35 s. 1),
dels att rubriken före 169 § samt 169–182 §§[1] skall upphöra att gälla,
dels att ett nytt sjätte kapitel skall införas med nedan angiven lydelse,
dels att 220, 222 och 337 §§[2] skall ha nedan angivna lydelse,
dels att två nya paragrafer skall införas, betecknade 347 och 348 §§.[3]

(Nuvarande lydelse)

FEMTE KAPITLET

Om befraktning

V *Om passagerarebefordran*

(Föreslagen lydelse)

SJÄTTE KAPITLET

Om befordran av passagerare och resgods

Inledande bestämmelser

171 §

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

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

Med resgods avses varje föremål, inbegripet fordon, som befordras i anslutning till avtal om passagerarbefordran men ej enligt

[1] Senaste lydelse 1936:276
[2] Senaste lydelse av 220 och 222 §§ 1967:48, av 337 § 1970:919
[3] Jfr SOU 1970:74

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

certeparti eller konossement. Resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller eljest i sin vård under befordringen, inbegripet vad han har i eller på medfört fordon, utgör handresgods.

172 §

(Jfr 71 §)

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

173 §

Kapitlets bestämmelser hava icke tillämpning i den mån befordringen är underkastad gällande internationellt fördrag om befordran på järnväg.

174 §

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

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

175 §

Medföljer någon ett fartyg, vilken varken är ombordanställd eller passagerare, och tillskyndas han därvid förlust eller skada, hava bestämmelserna i detta kapitel om befrielse från och begränsning av ansvarighet på bort-

(Nuvarande lydelse)	*(Föreslagen lydelse)*
	fraktarens sida motsvarande tillämpning i den mån ansvar kan göras gällande mot redaren.
	Om befordringen
	176 §
(Jfr 72 § och 171 § första stycket)	*Bortfraktaren skall med tillbörlig omsorg sörja för att fartyget är sjövärdigt, behörigen bemannat, proviantera och utrustat såväl vid början av som vid varje tillfälle under resan samt att passagerarens och resgodsets säkra befordran tryggas i alla andra avseenden. Bortfraktaren skall även eljest i tillbörlig mån tillgodose passagerarens bästa.* *Utan stöd i avtal eller sedvänja får resgods ej föras på däck.* *Bortfraktaren skall sörja för att passageraren och hans resgods med tillbörlig skyndsamhet befordras till bestämmelseorten. Deviation får endast göras för räddning av människoliv eller bärgning eller av annan skälig anledning.*
	177 §
(Jfr 73 §)	*Gäller befordringsavtalet bestämt fartyg, får bortfraktaren icke fullgöra sitt åtagande med annat fartyg.*
169 §	178 §
Är i avtal om passagerarebefordran viss person *angiven* såsom passagerare *äge* denne icke till annan överlåta sin rätt enligt avtalet. Sedan resan *anträtts, må ej i något fall* överlåtelse äga rum.	*Avser befordringsavtalet bestämd* person såsom passagerare, *får* denne icke till annan överlåta sin rätt enligt avtalet. Sedan resan *påbörjats får* överlåtelse ej äga rum, *även om avtalet ej avser bestämd person.*
170 §	179 §
Passagerare vare skyldig att *ställa sig till noggrann efterrättelse allt vad med avseende å* ordning och *skick ombord föreskrives.* *Vad i 54 och 61 §§ sjömanslagen är stadgat med avseende å sjöman gälle ock för passagerare.*	*Passageraren är* skyldig att *iakttaga föreskrifter om* ordning och *säkerhet under befordringen.* *Bestämmelserna i 60 och 61 §§ sjömanslagen (1952:530) om tvångsmedel mot och förhör med besättningsmedlem i vissa fall hava motsvarande tillämpning för passagerare.*

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

180 §

Passageraren får medföra resgods i skälig omfattning.

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

181 §

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

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

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

174 §

Vad i 97 § stadgas angående skada, som orsakas av gods, skall äga motsvarande tillämpning beträffande resgods.

182 §

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

175 §

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

Där betalningen icke gäldas, äge bortfraktaren för passagerarens räkning upplägga godset under säker vård och låta genom

183 §

Bortfraktaren är icke skyldig att lämna ut annat resgods än handresgods förrän passageraren *betalt* för befordringen och för kost *eller annan tjänst* under resan. *Uteblir betalning, äger bortfraktaren lägga upp godset i säkert förvar och genom offentlig auktion eller på annat betryggande sätt sälja så*

(Nuvarande lydelse)

offentlig auktion eller, om det ej lämpligen kan ske, på annat betryggande sätt sälja så mycket av godset att, utom kostnader, fordringen täckes.

(Föreslagen lydelse)

mycket att hans krav jämte förvarings- och försäljningskostnaderna täckas.

176 §

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

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

184 §

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

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

177 §

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

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

185 §

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

179 §

Måste, på grund av haveri eller annan omständighet som rör fartyget, passageraren uppehålla sig i land, skall bortfraktaren *vidkännas skälig kostnad för uppehållet.*

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

180 §

Anträder passageraren icke resan eller avbryter han den, *äge bortfraktaren rätt till ersättning för skada, som därav kommer, där*

186 §

Anträder passageraren icke resan eller avbryter han den *utan att det beror av att han avlidit eller insjuknat eller av annan skälig*

(Nuvarande lydelse)

ej passageraren dött, insjuknat eller fått annat laga förfall och meddelande därom givits utan oskäligt uppehåll. Vid ersättningens bestämmande skall hänsyn tagas därtill, att bortfraktaren utan skälig anledning underlåtit att *medtaga* annan passagerare.

181 §

Vad i 135 § första stycket stadgas om ömsesidig hävningsrätt skall äga motsvarande tillämpning med avseende å passagerarebefordran.

182 §

Är i fall som avses i 177 § andra stycket, 180 eller 181 § en del av resan utförd, äge bortfraktaren uppbära avgift efter vad i 129 § *är* om avståndsfrakt *stadgat.* Har bortfraktaren *uppburit* betalning utöver vad honom sålunda tillkommer, skall överskottet *återbäras.*

171 §
(första och andra styckena)

Bortfraktaren skall från inskeppningen till utskeppningen sörja för passagerarens säkerhet och i sedvanlig omfattning tillgodose hans bästa.

Drabbas passageraren under denna tid av skada å person, vare bortfraktaren därför ansvarig, där antagas må, att skadan orsakats av omständighet, som kan såsom fel eller

(Föreslagen lydelse)

anledning och bortfraktaren underrättats härom inom rimlig tid, skall passageraren utgiva avtalad befordringsavgift. Om bortfraktaren utan skälig anledning underlåtit att *medföra* annan passagerare *eller att eljest begränsa sin skada, skall dock beloppet jämkas därefter.*

187 §

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

188 §

Avbryter passageraren resan på grund av förhållande som icke kan lastas honom eller häves befordringsavtalet enligt 185 § eller, sedan resan börjat, enligt 187 §, hava bestämmelserna i 129 § om avståndsfrakt *motsvarande tillämpning i fråga om bortfraktarens rätt till del av befordringsavgiften.*

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

Om bortfraktarens ansvar för passagerare och resgods.

189 §

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

(Nuvarande lydelse)

försummelse tillräknas bortfraktaren eller någon för vilken han svarar. Skadestånd skall bestämmas enligt de i strafflagen stadgade grunder.

172 §

Om resgods, som lämnas i bortfraktarens vård, gälle vad i 91–93 och 118–123 §§ är stadgat om gods som där avses.

173 §

Förkommer, minskas eller skadas resgods, som ej lämnats i bortfraktarens vård, vare bortfraktaren därför ansvarig, där antagas må, att förlusten, minskningen eller skadan orsakats av omständighet, som kan såsom fel eller försummelse tillräknas bortfraktaren eller någon för vilken han svarar.

Stadgandena i 119–121 §§ skola äga motsvarande tillämpning, och vare, ändå att förbehåll ej skett, bortfraktarens ansvarighet så begränsad som i 122 § andra stycket sägs.

Ej vare bortfraktaren på grund av vad nu är stadgat pliktig att ersätta penningar, värdepapper eller dyrbarheter.

178 §

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

(Föreslagen lydelse)

190 §

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

Har förlust av eller skada på fordon orsakats av fel eller försummelse vartill befälhavaren, någon av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, gjort sig skyldig vid navigeringen eller handhavandet av fartyget under befordringen, är bortfraktaren fri från ansvarighet enligt första stycket.

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

191 §

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

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

192 §

Om vållande på passagerarens sida medverkat till förlust eller skada, som avses i 189–

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

191 §§, skall skadeståndet jämkas efter vad som finnes skäligt.

193 §

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

Om dödsfall eller kroppsskada samt förlust av eller skada på handresgods beror av händelse som inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand, skall bortfraktaren till sitt fredande från ansvarighet styrka att förlusten eller skadan ej orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Detsamma gäller alltid i fråga om förlust av eller skada på annat resgods och förlust på grund av dröjsmål som avses i 191 §.

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

171 §
(tredje stycket)

I inrikes fart må ej förbehåll göras om annan inskränkning i bortfraktarens ansvarighet än att ersättningen ej skall överstiga tjugutusen kronor för varje passagerare. Konungen äger, under förutsättning av ömsesidighet, förordna att vad sålunda stadgats skall äga tillämpning jämväl i avseende å fart mellan Sverige och främmande stat.

194 §

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

1. *(femhundratusen) francs för varje passagerare för förlust på grund av dödsfall eller kroppsskada;*
2. *tiotusen francs för varje passagerare för förlust av eller skada på handresgods, som icke förvaras i eller på medfört fordon;*

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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

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

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

Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.

Med franc förstås den enhet som angives i 348 §.

195 §

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

196 §

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

(Jfr 172 § och 173 § andra stycket)

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

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

(Nuvarande lydelse)

(Jfr 171 § tredje stycket ovan.)

(Föreslagen lydelse)

197 §

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

1. *i fråga om passagerare, den tid då denne är ombord, under ombord- eller ilandstigning eller under sjötransport mellan fartyg och land, förutsatt att den transporten omfattas av befordringsavgiften eller transportmedlet ställes till förfogande av bortfraktaren;*
2. *i fråga om handresgods, den tid då godset är ombord eller föres ombord eller iland, antingen omedelbart eller genom sådan sjötransport som avses under 1, eller också då godset är i bortfraktarens förvar på kaj eller i eller på stations- eller annan anläggning i hamn; eller*
3. *i fråga om annat resgods, tiden från det att godset överlämnats till bortfraktaren till dess det lämnats ut till passageraren.*

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

198 §

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

Bestämmelserna i 195 § hava motsvarande tillämpning.

199 §

Är det avtalat eller framgår det av omständigheterna att befordringen helt eller till bestämd del skall utföras av annan än bort-

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

fraktaren, får bortfraktaren utan hinder av bestämmelserna i 197 § förbehålla sig frihet från ansvarighet för sådan förlust, skada eller dröjsmål som orsakas av händelse under den del av befordringen som utföres av den andre.

200 §

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

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

201 §

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

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

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

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

202 §

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

Bestämmelser om preskription finnas i 15 kap.

Om tillämplig lag

203 §

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

1. *med fartyg registrerat här eller i annan stat, som tillträtt nämnda konvention;*
2. *enligt befordringsavtal, som träffats här eller i annan sådan stat;*
3. *med avtalsenlig avgångs- eller bestämmelseort här eller i annan sådan stat.*

ÅTTONDE KAPITLET
Om skada genom fartygs sammanstötning

220 §[1]

Stöta fartyg samman så att skada uppstår på det ena fartyget eller ombordvarande gods eller personer och är sammanstötningen orsakad genom vållande på endera sidan, skall den sidan ersätta skada och förlust som uppkommer därav.

Har sammanstötningen orsakats genom vållande på båda sidor, skola dessa taga del i skadans ersättande efter förhållandet mellan de på ömse sidor begångna felens beskaffenhet. Giva omständigheterna icke stöd för någon viss fördelning, skall vardera sidan ersätta hälften av skadan.

Vardera sidan svarar endast för sin del av ersättningen. För skada på person svara dock båda sidor solidariskt, *med rätt för den sida*

Vardera sidan svarar endast för sin del av ersättningen. För skada på person svara dock båda sidor solidariskt.

[1] Senaste lydelse 1967:48

(Nuvarande lydelse)

som utgivit mera än vad som belöper på den att uttaga det överskjutande hos den andra sidan under åtnjutande av den sjöpanträtt som tillkommer ersättningen.

(Föreslagen lydelse)

Har ena sidan utgivit mer än vad som belöper på den, får det överskjutande uttagas hos den andra. Mot sådant anspråk kan den senare göra gällande samma rätt till befrielse från eller begränsning av ansvarighet som han kunnat åberopa mot den skadelidande enligt 5, 6 och 10 kap. denna lag eller däremot svarande bestämmelser i främmande lag.

Vid bedömande av fråga om vållande till sammanstötning skall särskilt beaktas om tiden medgav överläggning eller icke.

222 § [1]

Bestämmelserna i denna lag om sammanstötning mellan fartyg äga tillämpning även när till följd av fartygs manövrering eller på *annat* sätt skada av ett fartyg orsakas på annat fartyg eller personer eller gods därpå, utan att fartygen stöta samman.

Bestämmelserna i denna lag om sammanstötning mellan fartyg äga tillämpning även när, till följd av fartygs manövrering eller på *liknande* sätt, skada av ett fartyg orsakas på annat fartyg eller personer eller gods därpå, utan att fartygen stöta samman.

FJORTONDE KAPITLET
Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål

337 § [2]

I fråga om behörigheten för de tingsrätter som anges i 336 § första stycket att upptaga tvistemål enligt denna lag äga bestämmelserna om laga domstol i tvistemål i allmänhet motsvarande tillämpning. Talan får även väckas vid den av tingsrätterna som är domstol för den ort där fartyget finnes. Har säkerhet för fordran ställts hos myndighet till befrielse från kvarstad eller annan handräckning, får talan väckas även vid den av tingsrätterna som är domstol för den ort där säkerheten ställts. Talan angående fordran som säkerheten avsett får väckas vid sistnämnda tingsrätt, även om säkerheten frigivits.

Tvist angående ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods kan icke med laga verkan hänskjutas till viss domstol eller till skiljemän före den händelse varpå ansvarigheten grundas. Utan

[1] Senaste lydelse 1967:48
[2] Senaste lydelse 1970:919

(Nuvarande lydelse)	*(Föreslagen lydelse)*
	hinder härav får dock avtalas, att talan efter kärandens val endast skall kunna väckas vid domstol *1. för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse;* *2. för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten; eller* *3. i den stat där käranden har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.*
Om domstolen för den ort där svaranden enligt i första stycket angivna *grunder kunnat sökas* icke är tingsrätt som anges i 336 § första stycket, väckes talan vid den av dessa tingsrätter som är närmast den orten.	Om domstolen för den ort där svaranden *kunnat sökas* enligt de i första *eller andra* stycket angivna *grunderna* icke är tingsrätt som anges i 336 § första stycket, väckes talan vid den av dessa tingsrätter som är närmast den orten.

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

FEMTONDE KAPITLET
Särskilda bestämmelser

347 § [1]

Nedanstående fordringar upphöra, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan ej väckes i laga ordning i fråga om

1. fordran på bärgarlön, inom två år från det bärgningsföretaget slutförts;
2. fordran på andel i bärgarlön enligt 229 § 1 mom. andra stycket, inom ett år från det vederbörande av redaren erhållit underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek;
3. fordran på ersättning för sammanstötning, inom två år från den dag skadan inträffade;

4. fordran på belopp som någon enligt 220 § *tredje* stycket erlagt utöver vad som rätteligen belöper på honom, inom ett år från det beloppet utgivits av honom;	4. fordran på belopp som någon erlagt utöver vad som rätteligen belöper på honom enligt 220 §, inom ett år från det beloppet utgivits av honom; *5. fordran på ersättning på grund av passagerares dödsfall eller kroppsskada eller dröjsmål med passagerarbefordran, inom två år från det ilandstigningen ägt rum eller skulle hava ägt rum samt, om dödsfallet inträffat efter ilandstigningen, inom två år efter dödsfallet men icke senare än tre år från ilandstigningen;*

[1] Jfr SOU 1970:74 (SjöL 284 § senaste lydelse 1967:48)

(Nuvarande lydelse)	*(Föreslagen lydelse)*
5. fordran på ersättning på grund av att last *eller resgods förkommit* eller skadats eller att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter, inom ett år från *den dag* avlämnande ägt eller bort äga rum;	6. fordran på ersättning på grund av att last *gått förlorad* eller skadats eller att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter, inom ett år från *det* avlämnande ägt eller bort äga rum;
	7. fordran på ersättning på grund av att resgods gått förlorat eller skadats eller på grund av dröjsmål med befordran av resgods, inom två år från det godset förts iland eller, om godset gått förlorat under resan, från det ilandföring skulle hava ägt rum;
6. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad, som skall fördelas enligt samma grund (136 och 216 §§), inom ett år från dispaschens dag.	8. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad, som skall fördelas enligt samma grund (136 och 216 §§), inom ett år från dispaschens dag.

Svarar gäldenären i andra fall än som avses i första stycket för ersättning eller för annan fordran med begränsning av redareansvaret eller endast med inlastat gods, upphör fordringen, om talan ej väckes i laga ordning, i fråga om fordran på ersättning inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om annan fordran inom ett år efter det att fordringen förföll till betalning. Äger borgenären för fordringen hålla sig även till redare, lastägare eller annan, utan att begränsning av ansvarigheten äger rum, gäller sådan rätt under samma tid som för fordran i allmänhet.

Har fordran som avses i denna paragraf kommit under dispaschörs behandling, anses talan om fordringen väckt.

I fråga om förlängning av eller avbrott i preskriptionstid som angives i denna paragraf gäller vad domstolslandets lag föreskriver. Dock få de i första stycket 5 och 7 angivna fristerna i intet fall utsträckas över tre år från det ilandstigning eller ilandföring ägt rum eller skulle hava ägt rum.

348 § [1]

Med franc förstås i denna lag en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till svenskt mynt *skall vid beräkning av redares begränsade ansvarighet ske* efter kursen den dag då säkerhet ställes eller, om säkerhet icke ställes, *då* betalning sker.	Med franc förstås i denna lag en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till svenskt mynt *av ansvarighetsbelopp som avses i 6 kap. sker efter kursen den dag som domstolslandets lag föreskriver. Omräkning av ansvarighetsbelopp som avses i 10 kap. sker* efter kursen den dag säkerhet

[1] Jfr SOU 1970:74

(Nuvarande lydelse)	*(Föreslagen lydelse)*
	ställes eller, om *sådan* icke ställes, *kursen den dag* betalning sker.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Förekommer i lag eller annan författning hänvisning till bestämmelse som ersatts genom bestämmelse i nya lagen, skall den bestämmelsen i stället tillämpas.

1 Inledning

Sjölagskommittén har i sitt senaste delbetänkande – angående registrering av fartyg, sjöpanträtt och fartygshypotek samt partrederi m. m. (SOU 1970:74) – anmärkt, att av kommitténs arbetsuppgifter huvudsakligen återstår vissa spörsmål rörande befordran av gods samt frågan om befordran av passagerare och resgods. I betänkandet erinras om att Kungl. Maj:t till kommittén, för beaktande vid fullgörandet av dess uppdrag, överlämnat svenska delegationsrapporter till utrikesdepartementet angående 1961 års internationella konvention om befordran av passagerare till sjöss och 1967 års internationella konvention om befordran av passagerares resgods till sjöss.

I de ursprungliga direktiven för kommittén (se SOU 1963:20 s. 21 ff) behandlas inte särskilt spörsmålet angående passagerarbefordran. Däremot uttalas, att till privaträttsliga frågor som bör uppmärksammas vid översynen av sjölagstiftningen hör frågan om bortfraktarens ansvar för gods. Härom heter det, att i SjöL och den särskilda konossementslagen (1936:277) finns sinsemellan olika regelsystem rörande sådant ansvar och rörande rättsverkan av den i konossementet intagna godsbeskrivningen. Detta förhållande kan, sägs det, i vissa situationer vålla svårigheter, vilka utredningen så långt det är möjligt bör söka undanröja. Direktiven pekar också på att frågan om bortfraktarens ansvar för person- och lastbilar som jämte förare och last transporteras med bilfärjor eller andra fartyg inte heller är tillfredsställande löst i vår lagstiftning.

Sjölagskommittén har tidigare avsett att i ett och samma betänkande behandla allt som rör revision av reglerna om befordran av gods och passagerare, med andra ord 5 kap. SjöL och den fristående konossementslagen. De nuvarande bestämmelserna om passagerarbefordran ingår i 5 kap. SjöL och vad angår passagerares resgods hänvisas i viss mån till reglerna om vanligt fraktgods. Kommittén har emellertid – i samråd med de danska, finska och norska sjölagskommittéerna – funnit att beaktansvärda fördelar vinns genom att bestämmelserna om befordran av passagerare och resgods förs samman i ett särskilt kapitel, 6 kap., och där ges en fullt självständig utformning. För en sådan lösning talar bl. a. att lagrevisionen i dessa ämnen i avsevärd utsträckning bör bygga på särskilda internationellt bestämda regler. Trots att vissa spörsmål är gemensamma för godsbefordran och befordran av passagerare och resgods behöver sålunda föreliggande frågor angående godsbefordran inte behandlas samtidigt med passagerarbefordringen. Lagstiftningen om godsbefordran får för övrigt sin speciella karaktär av problemet att finna det lämpligaste sättat att införliva 1924 års konossementskonvention (Haagreglerna) och år 1968 internationellt antagna tillägg till och ändringar i konventionen (Visbyreglerna) med den nationella rätten. Särskilt på norsk sida har dessutom försports önskan

om att en revision av lagstiftningen om passagerarbefordran kommer till stånd utan onödigt dröjsmål. De nordiska sjölagskommittéerna har därför enats om att lägga fram förslag till en sådan lagrevision utan att invänta slutbehandlingen av andra spörsmål inom sjöfrakträtten. Långtgående enighet har uppnåtts i fråga om de av kommittéerna utarbetade lagtexterna. Parallella lagtexter bifogas *(Bilaga 1)*.

Kommitténs motiv disponeras så, att de inleds med lagförslagets internationella bakgrund i form av 1961 och 1967 års konventioner och förestående revision därav samt en översikt av lagförslaget, varefter följer huvudavsnitten av det föreslagna 6 kap. SjöL, nämligen Inledande bestämmelser, Om befordringen, Om bortfraktarens ansvar för passagerare och resgods samt Om tillämplig lag, och slutligen härmed sammanhängande eller av andra skäl föreslagna jämkningar i övriga delar av SjöL.

De nordiska sjölagarna innehöll ursprungligen ytterst knapphändiga bestämmelser om passagerarbefordran. Genom 1936 års sjölagstiftning skedde en mera fullständig reglering (169–182 §§). Kommittén återkommer i det följande till gällande lagbestämmelser i ämnet.

2 Lagförslagets internationella bakgrund

2.1 *Allmänt*

Befordran av passagerare och resgods till sjöss har länge lämnats utanför de internationella överenskommelser som efter hand kommit till stånd rörande den internationella sjöfartens privaträttsliga förhållanden. Fråga om internationell reglering av passagerarbefordran uppmärksammades visserligen av CMI redan i början av århundradet, vid organisationens konferens i Venedig 1907, men något konventionsarbete kom ej i gång då. Omkring 1920 aktualiserades frågan igen men då var det problemet med eventuell obligatorisk ansvarighetsförsäkring för skada på passagerares person som stod i förgrunden.

Arbetet på en fullständigare reglering genom internationell överenskommelse inleddes i själva verket på allvar först under 1950-talet av CMI. Det slutfördes av denna organisation vid dess konferens i Madrid 1955 då ett konventionsutkast antogs. Detta överlämnades till belgiska regeringen för sedvanlig behandling vid diplomatisk konferens. Utkastet behandlades vid den diplomatiska sjörättskonferensens tionde session i Bryssel 1957. Det utkast som antogs då skilde sig i viktiga avseenden från CMI:s utkast och bordlades för att tas upp på nytt vid en senare konferens. En internationell konvention i ämnet *(passagerarkonventionen)* antogs så vid konferensens elfte session i Bryssel den 28 april 1961.[1] Rapport av svenska delegerade vid konferensen bifogas, delvis i transumerat skick *(Bilaga 2)*.

Passagerarkonventionen innehåller inga regler om passagerares resgods, ehuru detta ursprungligen var åsyftat; resgodsreglerna avlägsnades ur utkastet till passagerarkonventionen vid 1957 års Brysselkonferens. Ett utkast till särskild konvention i det ämnet utarbetades emellertid också av CMI, behandlades på dess konferenser i Aten 1962 och Stockholm 1963 samt antogs vid Stockholmskonferensen. Utkastet behandlades vid den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session i Bryssel 1967, där en konvention i ämnet *(resgodskonventionen)* antogs den 27 maj 1967.[2] Rapport av svenska delegerade vid konferensen bifogas, delvis i transumerat skick *(Bilaga 3)*. Konventionen avviker på några väsentliga punkter från passagerarkonven-

[1] Konventionen trädde i kraft 1965. Den har tillträtts av Frankrike, Förenade Arabrepubliken, Iran, Madagaskar, Marocko, Kongo (Dem. Republ.), Kuba, Peru och Schweiz.

Konventionen har kommenterats i SvJT 1961 s. 776 och i Svensk Sjöfartstidning 1961 nr 23. Ang. fransk lagstiftning se AfS 9 s. 521 ff.

[2] Konventionen har ej trätt i kraft. Den har emellertid undertecknats av Argentina, Belgien, Danmark, Finland, Grekland, Indien, Iran, Israel, Italien, Jugoslavien, Kanada, Formosa-Kina, Kongo (Dem. Republ.), Korea, Libanon, Liberia, Monaco, Polen, Portugal, Schweiz, Storbritannien, Sverige, Uruguay, USA, Vatikanstaten, Västtyskland och Österrike.

Konventionen har kommenterats i SvJT 1968 s. 65 f. Jfr Dipl. Konf. 1967 (1[e] phase) s. 389 ff, 53 ff, 191 ff.

tionen och det förutskickades redan vid dess undertecknande att de båda konventionerna borde harmoniseras, bl. a. i belysning av vad som uppnåtts genom resgodskonventionen. Arbetet på en sådan harmonisering togs upp av CMI och ledde vid dess konferens i Tokyo 1969 till att ett utkast till ny internationell konvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss antogs *(Tokyoutkastet)*. Utkastet kan väntas bli behandlat vid blivande diplomatisk sjörättskonferens.

2.2 *Passagerarkonventionen*

Passagerarkonventionen, vars franska och engelska texter bifogas i utdrag jämte svensk översättning *(Bilaga 4)*, innehåller tvingande regler om bortfraktarens ansvarighet för passagerarens person. Konventionen är tillämplig på internationell passagerarbefordran (art. 1 f) som utförs med fartyg under konventionsstats flagg eller också äger rum till eller från hamn i konventionsstat (art. 2). Det förutsätts att befordringen sker enligt befordringsavtal (art. 1); certepartibefordran är undantagen. Den tvingande ansvarsperioden omfattar befordringen från och med ombordstigningen till och med ilandstigningen, varvid sjötransport från land till fartyg och tvärtom är inbegripen under förutsättning att den täcks av befordringsavgiften eller utförs med transportmedel som bortfraktaren tillhandahåller (art. 1).

Bortfraktarens ansvar för fartygets sjövärdighet omfattar – till skillnad från vad som enligt konossementskonventionen gäller vid godsbefordran – ej endast tiden före och vid resans början utan under hela befordringen (art. 3). Någon ansvarsfrihet såsom vid godsbefordran för nautiskt fel av bortfraktarens folk eller brand, som ej vållats av bortfraktaren själv, tillåts inte. Ansvarighet förutsätter att passagerarskada vållats genom fel eller försummelse på bortfraktarens sida (art. 4:1). Fel eller försummelse skall presumeras, ifall skadan står i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand (art. 4:2). För att i sådana fall undgå ansvarighet måste bortfraktaren alltså styrka sig vara fri från fel eller försummelse. I övrigt har emellertid passageraren bevisbördan för sådant (art. 4:3).

Bortfraktarens ansvarighet med anledning av en passagerares död eller kroppsskada skall vara maximerad till 250 000 s. k. Poincaréfrancs[3], omräknade till avrundat belopp i nationellt mynt per betalningsdagen (art. 6). Konventionsstat kan föreskriva att bortfraktare som är medborgare i den staten skall tillämpa högre ansvarighetsgränser per capita. Parterna kan också själva avtala om högre gräns för ansvarigheten. Förmånen av begränsning enligt konventionen griper ej in i det begränsningssystem som följer av internationella fördrag om redareansvarets s. k. globalbegränsning (art. 8) – för vår del 1957 års internationella konvention i detta ämne (jfr 10 kap. SjöL) – och globalbegränsningen tillkommer alltså som ett yttersta tak under vilket bortfraktarens totala ansvarighet skall rymmas. Förmånen av ansvarsbegränsning enligt passagerarkonventionen skall bortfraktaren mista om han själv vållat skadan uppsåtligen eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden (art. 7). En liknande klausul finns f. ö. i 1957 års konvention; jfr art. 1:1 och 254 § 1 mom. andra stycket SjöL.

Passageraren har reklamationsplikt (art. 11); särskilda korta preskriptionstider föreskrivs (art. 11:2–5). Konventionen innehåller en klausul, som i princip berättigar bortfraktarens folk att åtnjuta samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren själv (art. 12).

Parterna skall inte genom avtal på förhand kunna inskränka bortfraktarens ansvarighet enligt konventionens regler eller lätta på hans bevisbörda (art. 9). Ej heller får de tillåtas att i förväg avtala om att tvist skall hänskjutas till viss domstol eller till skiljedom (art. 9). Samtidigt saknas särskilda jurisdiktions- eller forumregler. I den mån prorogation ej äger rum efter skadebringande händelse kan bortfraktaren alltså enligt passage-

[3] Ang. detta begrepp se under 4.3.4; jfr förslaget 348 §.

rarkonventionens system få svara var som helst där passageraren kan lagföra honom. På grund av en och samma sjöolycka kan han sålunda få svara vid olika domstolar.

2.3 *Resgodskonventionen*

Resgodskonventionen, vars franska och engelska texter bifogas i utdrag jämte svensk översättning *(Bilaga 5)*, innehåller regler om bortfraktarens ansvarighet för passagerares handresgods och annat resgods vilka väsentligen följer passagerarkonventionens mönster. Tillämplighetsområdet är dock inte detsamma. Resgodskonventionen gäller internationell befordran med fartyg, som är registrerat i konventionsstat, eller enligt befordringsavtal som träffats i sådan stat eller enligt vilket avgångsorten är belägen i sådan stat (art. 2). Att bestämmelseorten är belägen i konventionsstat gör således inte konventionen tillämplig. Befordringen förutsätts ske enligt avtal; certeparti- eller konossementsbefordran faller utom konventionen (art. 1). Resgodset kan befordras med annat fartyg än passageraren själv. Till resgods räknas bl. a. passagerares fordon men ej levande djur (art. 1). Dyrbarheter tas i beräkning endast i den mån bortfraktaren särskilt åtar sig ansvarighet för dem (art. 4:3).

Sjövärdighetsansvaret är detsamma som i passagerarkonventionen men ansvarsfrihet skall föreligga för nautiskt fel av bortfraktarens folk, såvitt gäller befordran av fordon såsom resgods (art. 4:2). Avvikelsen beror på att fordonet likaväl kan befordras på konossement som enligt resgodsbiljett och att nautiskt fel i så fall enligt konossementskonventionen inte föranleder ansvarighet för bortfraktaren. Passageraren har bevisbördan för såväl skadans omfattning som att den beror av händelse under befordringen (art. 4:4). Han får också bevisbördan för fel eller försummelse på bortfraktarens sida när det gäller skada på handresgods, om skadan inte står i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand (art. 4:5). Ansvarigheten skall vara maximerad till 10 000 Poincaréfrancs för passagerarens handresgods, 30 000 francs för varje fordon med däri förvarat resgods och 16 000 francs för annat resgods (art. 6). Högre men ej lägre ansvarighetsgränser kan avtalas. Självriskklausuler skall tillåtas intill 1 500 francs för varje fordon och 100 francs för varje passagerare; självrisken skall ej påverka ansvarighetsgränsen. I övrigt avviker resgodskonventionen från passagerarkonventionen väsentligen genom att parterna skall tillåtas träffa avtal i förväg om att skadeståndstalan får väckas endast vid något av tre i konventionen angivna fora (art. 13). Det skall stå konventionsstat fritt att nationellt reglera biljettformulärs form och den omfattning vari konventionsvillkoren skall inflyta i biljetten (art. 16).

2.4 *Tokyoutkastet*

Som förut antytts innefattar 1969 års Tokyoutkast att passagerar- och resgodskonventionerna slås samman, varvid den senare konventionens lösning föredragits i fall av inbördes avvikelser.[4] Utkastets franska och engelska texter bifogas i utdrag jämte svensk översättning *(Bilaga 6)*. Utkastet föreskriver ett tillämpningsområde som överensstämmer med resgodskonventionens (art. 2). Ansvarighetsgränsen för personskada förutsätts bli höjd till åtminstone 500 000 Poincaréfrancs (art. 7) men ytterligare höjning i nationell lag blir likväl tillåtlig. Resgodskonventionens gränser lämnas utan jämkning (art. 8) och prorogationsproblemet löses så som resgodskonventionen föreskriver (art. 16). Det innebär att parterna i förväg skall kunna komma överens om att tvist efter kärandens val skall anhängiggöras vid svarandens hemorts- eller affärsforum, vid domstolen i den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten eller vid domstol i kärandens hemort förutsatt att svaranden där har driftställe för sin rörelse och är underkastad den statens jurisdiktion. Utkastet räknar med att den blivande konventionen skall kunna tillträdas bara till den

[4] Jfr CMI Documentation 1969 III s. 68 ff och 1970 IV s. 2 ff.

del den gäller passagerarbefordran eller till den del den reglerar resgodsbefordran (art. 20).

2.5 *Kommittén*

1961 och 1967 års konventioner har av kommittén remitterats till vissa organisationer på sjöfartens område.[5] Av dessa har endast *Sjörättsföreningen i Göteborg* yttrat sig (oktober 1968) över konventionerna. Föreningen framhåller de båda konventionernas nära samband med varandra och uttalar, att de bör behandlas gemensamt. De inbördes avvikelserna är emellertid enligt föreningen sådana att en svensk ratificering ej förtjänar övervägas innan en revision kommit till stånd En omarbetning bör gå ut på en anpassning av passagerarkonventionen till resgodskonventionen. Ett reviderat fördrag bör enligt föreningen göras godtagbart för länder där svenska redare hämtar sina passagerare. Lagstiftning i dessa ämnen bör göras tillämplig både på internationell, internordisk och nationell fart, menar föreningen, och skillnad bör ej heller göras efter nationalitet. Föreningen förordar att lagstiftning sker i form av inarbetning i SjöL.

Både passagerarkonventionen och resgodskonventionen utgör enligt sjölagskommitténs mening goda försök att åstadkomma på en gång ändamålsenliga och internationellt likformiga regler för befordran av passagerare och resgods till sjöss. De är ägnade att stärka passagerarens ställning samtidigt som de inte lägger orimlig börda på den sjöfart som berörs. Det är självfallet att de lösningar man kommit fram till på olika problem ej är höjda över diskussion; kommittén får anledning att återkomma till en del sådana i det följande. Men detta förhållande hindrar ej att man på svensk sida – med tanke på svensk sjöfarts omfattande passagerarbefordran både på främmande hav och i närliggande vatten och med hänsyn till den under senare år starkt tilltagande strömmen resande sjövägen till och från vårt land – har all anledning att välkomna en internationell reglering väsentligen efter de linjer som konventionerna skisserar.

Frågorna om befordran av passagerare och resgods bör enligt sjölagskommitténs mening lösas gemensamt. Den samlade lösning som måste komma till stånd på det internationella planet kan antas komma att väsentligen bygga på Tokyoutkastet. Detta representerar enligt kommitténs mening en användbar grund för harmonisering av passagerar- och resgodskonventionerna, i synnerhet som vissa av resgodskonventionens lösningar enligt utkastet tillåtits slå igenom även i fråga om passagerarbefordringen.

Det är särskilt angeläget att lämpliga ansvarighetsgränser väljs; utkastets höjning av beloppet för personskada från 250 000 till 500 000 Poincaréfrancs utgör ett steg i rätt riktning. För svensk del finns det vidare anledning att slå vakt om rätten att på förhand begränsa antalet presumtiva skadeståndsfora så som utkastet gör i överensstämmelse med resgodskonventionen. Och passagerarkonventionens obligatoriska tillämpning, när bestämmelseorten är belägen i konventionsstat, rymmer sådana komplikationer av sjöfartspolitisk natur att resgodskonventionens av Tokyoutkastet efterbildade lösning även i den delen bör föredras för svensk del.

Sjölagskommittén har i samråd med de övriga nordiska sjölagskommittéerna funnit att den omständigheten att det internationella arbetet på en harmonisering av passagerare- och resgodskonventionerna ännu ej lett till slutligt resultat inte bör hindra en nordisk lagrevision rörande dessa ämnen. Huvuddragen av en blivande reglering kan förutsättas i realiteten redan ligga klara sådana som Tokyoutkastet anger dem. De ändringar som kan bli gjorda däri, behöver inte vara

[5] Remissförteckningen upptar bl. a. Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Föreningen Sveriges inrikessjöfart, Kanalflottans rederiförening, Skärgårds- och mälarflottornas rederiförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska stewardföreningen, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges stuvareförbund, Sjöassuradörernas förening, Näringslivets trafikdelegation, Sveriges ångfartygs assurans förening, Försäkringsjuridiska föreningen och Sjörättsföreningen i Göteborg.

mera genomgripande än att de kan föras in i lagförslaget under departementsbehandlingen. Kommittén har härvid gått ut från att Tokyoutkastet kommer att behandlas på diplomatisk sjörättskonferens inom en tämligen nära framtid. Kommitténs förslag bygger alltså -- i likhet med de övriga kommittéernas lagförslag – på Tokyoutkastets bestämmelser i stället för på reglerna i 1961 och 1967 års konventioner.

3 Översikt av lagförslaget

När det gäller metoden att med svensk rätt införliva en på Tokyoutkastet byggd internationell konvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss har sjölagskommittén, efter samråd med de övriga nordiska kommittéerna, stannat för att inarbetning i ett särskilt kapitel av SjöL bör föredras. Alternativet att ta upp bestämmelserna i ämnet i en fristående lag efter samma metod som konossementslagstiftningen eller genom en hänvisning till konventionstexten efter den metod som valts för den provisoriska lagstiftningen på grundval av konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg[1] har bedömts som mindre lämpligt, inte minst med hänsyn till hävdvunnen teknik inom den nordiska sjölagstiftningen. Men vid inarbetningen har föredragits en redigering som, i viss mån med avvikelse från traditionell teknik, går ut på att föra in konventionstexten – alltså Tokyoutkastets regler – utan andra väsentliga justeringar än sådana som följer av att den skall passas in bland behövliga nationella bestämmelser. Det har medfört att konventionsreglerna så gott som helt kunnat samlas under ett och samma avsnitt i det nya passagerarkapitlet.

Det nya 6 kap. SjöL som kommittén föreslår är rubricerat *Om befordran av passagerare och resgods.* Genom underrubriker delas kapitlet in i fyra avsnitt, nämligen *Inledande bestämmelser, Om befordringen, Om bortfraktarens ansvar för passagerare och resgods* samt *Om tillämplig lag.* Därtill kommer vissa på Tokyoutkastet grundade regler om begränsning av skadeståndsfora i 14 kap. och preskriptionsregler i 15 kap.

Utöver regler om befordran av passagerare och resgods innehåller lagförslaget en ny regel i 8 kap. (220 §) för regressförhållandet mellan parter som är solidariskt ansvariga i anledning av sammanstötning mellan fartyg. I den delen bottnar förslaget i ett uppdrag att söka en nordisk enhetlig lösning på detta problem som Kungl. Maj:t meddelade kommittén i samband med 1967 års sjölagsändringar.[2]

[1] SFS 1969:12; Jfr NJA II 1969 s. 138 ff.
[2] Jfr prop. 1966:145 s. 95 och NJA II 1967 s. 71.

4 Allmän motivering till 6 kap. sjölagsförslaget

4.1 *Inledande bestämmelser*

4.1.1 Allmänt

Under rubriken *Inledande bestämmelser* sammanför kommittéförslaget liksom de övriga nordiska kommittéernas texter vissa regler som delvis bygger på Tokyoutkastets olika definitioner. Här finns alltså definitioner av bortfraktaren, passageraren och resgodset. Här finns också en regel om undantag för sådan befordran som faller under internationellt fördrag om befordran på järnväg, vilken har sin grund i en särskild punkt bland Tokyoutkastets definitioner. Avsnittet tar vidare upp regler om vilka av kapitlets bestämmelser som är dispositiva och vilka som är tvingande. Därtill kommer en reglering för det fall att befordringen helt eller delvis utförs av annan än bortfraktaren och slutligen en speciell regel om bortfraktarens förhållande till fripassagerare m. fl. som kan göra gällande skadeståndsanspråk mot honom.

Tokyoutkastet innehåller utöver nämnda definitioner även andra sådana, avsedda att precisera den blivande konventionens innebörd eller räckvidd. Sålunda bestäms begreppen befordringsavtal och internationell befordran. Konventionen begränsas till internationell befordran med s. k. seagoing vessels. Viss dröjsmålsskada likställs med fysisk resgodsskada och innebörden av uttrycket fördragsslutande stat preciseras. Dessa regler har antingen ej föranlett särskilt förslag eller har behandlats annorledes än som definitioner och fått annan placering än under rubriken Inledande bestämmelser. De skall dock till viss del beröras i detta sammanhang.

4.1.2 Bortfraktaren (171 § första stycket; jfr 174 §)

Vad till en början angår begreppet *bortfraktare* är det f. n. i SjöL gemensamt för gods- och passagerarbefordran. I SjöL används det utan särskild definition. I lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement finns en uttrycklig, på konventionen grundad definition av bortfraktaren såsom "den redare eller befraktare, som slutit fraktavtal med en avlastare".

Vid tillkomsten av de nordiska konossementslagarna har man av motiven att döma utgått från att Haagreglernas definition av bortfraktare (transporteur) avser, utom redaren, även underbortfraktare.[1] Uttrycket bortfraktare i SjöL har tillkommit närmast för att få en enhetlig terminologi, när det gäller att utmärka den ena av avtalskontrahenterna vid ett fraktavtal;[2] i de norska motiven uttalas därjämte, att den anledning finns till att genomföra beteckningen bortfraktare

[1] Se NJA II 1936 s. 589 och norsk Innstilling (1936) s. 84. Jfr Beckman, Handbok i sjörätt, 6 uppl. (1971) s. 294.

[2] Se NJA 1936 II s. 307 och norsk Innstilling s. 33 f.; jfr TfR 1938 s. 493.

att SjöL:s bestämmelser skall tillämpas på honom, vare sig han är redare eller underbortfraktare, eller måhända varken det ena eller det andra, enär han åtagit sig transportförpliktelse utan att äga fartyg eller ha försäkrat sig om fartyg till utförande av transporten vid den tid avtalet ingåtts.

Den yttre gränsen för den krets av personer som kan lagligen uppträda som bortfraktare har varit föremål för ingående nordisk rättsvetenskaplig debatt, närmast i anknytning till spörsmål om rätt att utfärda konossement.[3] Man torde numera vara tämligen ense om att bortfraktare i egenskap av kontraherande transportör kan vara vem som helst som åtar sig godsbefordran till sjöss. Han behöver i och för sig inte förfoga över ett fartyg eller över skeppsrum när befordringsavtalet ingås. Frågan om ansvarighet för den som faktiskt utför befordringen är ett annat problem som i och för sig är skilt från problemet om bestämningen av bortfraktaren såsom avtalskontrahent.

Det nu sagda hänför sig till godsbefordringen som får sin speciella färg av förekomsten av konossement. Haagreglerna är som bekant tillämpliga endast på det fraktavtal som innefattas i konossement (eller liknande åtkomsthandling). Och (det tvingande) transportansvaret enligt Haagreglerna är främst tänkt som ett skydd för förvärvare av konossement.

När det gäller befordran av passagerare och hans resgods är syftet med de internationellt ifrågasatta bestämmelserna att skydda passageraren såsom den ena parten i ett befordringsavtal. Syftet är alltså inte jämförligt med det som bär upp konossementkonventionen, vilket dock ej hindrar att en anslutning till lösningar som valts för godsbefordringens del kan vara ändamålsenlig och önskvärd på vissa punkter.

Såväl 1961 och 1967 års konventioner som 1969 års Tokyoutkast innehåller definitioner på passagerarens medkontrahent. I 1961 års konvention anges sålunda (art. 1 a), att "carrier" includes any of the following persons who enters into a contract of carriage: the shipowner, the charterer or the operator of the ship. Resgodskonventionen upptar samma definition och Tokyoutkastet bestämmer carrier (transporteur) sålunda (art. 1 punkt 1) att begreppet omfattar (includes/comprend)

"the shipowner, charterer or operator of the ship who has concluded a contract of carriage"

"le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant du navire qui a conclu un contrat de transport"

Uttrycket "shipowner" anses i allmänhet svara mot både fartygsägare och redare medan "charterer" täcker hel- och delbefraktare. Med "operator" torde förstås den som så att säga driver fartyget; det kan uppenbarligen vara en annan än ägaren. Uttrycken "shipowner" och "operator" i förening svarar alltså ganska väl mot vårt redarebegrepp, om detta tas i sin mest vidsträckta bemärkelse.

Vad som förstås med "contract of carriage" anges i art. 1 punkt 2, där det heter att sådant avtal betecknar (med vissa undantag) ett avtal slutet av en "carrier" eller för hans räkning för befordran av en passagerare och hans resgods.

De nordiska sjölagskommittéerna har funnit att bortfraktarbegreppet i passagerarkapitlet bör definieras i så nära anslutning som möjligt till den tolkning av konventionsregeln som förut antytts. Man bör alltså (jfr 171 § första stycket) kunna tillämpa kapitlets bestämmelser på var och en som genom avtal åtar sig befordran av passagerare eller av passagerare och resgods. Det bör inte krävas, att han redan vid avtalsslutet förfogar över fartyg eller utrymme i fartyg. Naturligtvis omfattas även de fall då avtalet träffas genom mellanmans medverkan. I den mån gränsfall uppträder får det efter allmänna

[3] Se NJA II 1936 s. 364 ff. Jfr bl. a. Grönfors, Allmän transporträtt s. 45 och Successiva transporter s. 77 ff., Grönfors och Hagberg, De nordiska speditionsvillkoren (Handelshögskolans i Göteborg Skriftserie 1963.3) s. 67 ff och Selvig i TfR 1966 s. 383.

regler bedömas om avtalet slutits under medverkan av mellanman eller om den uppträdande handlat som självständig part.

Konventionsförfattarna har ställt den avtalsslutande redaren i förgrunden men får anses ha över huvud begränsat sig till att reglera sådan befordran som både kontraheras och utförs av en och samme redare. Emellertid bör den nationelle lagstiftaren enligt kommitténs mening inte undandra sig att ta klar ställning till vad som skall gälla, ifall befordringen utförs av annan än den kontraherande redaren. I modern passagerarbefordran är det nämligen mycket vanligt att åtminstone en del av befordringen, t. ex. återresa i färjetrafik mellan nordiska länder, utförs av annan redare med vilken den kontraherande redaren samseglar. Och den kontraherande redaren kan av olika skäl bli tvungen att anlita främmande tonnage för att uppfylla sitt transportåtagande. Passageraren bör kunna hållit sig till sin medkontrahent. Men mången gång kan det vara mer ändamålsenligt att han vänder sig mot den som utfört transporten. Hans kontrahent är kanske en svåranträffbar utländsk redare eller visar sig vara insolvent. Medkontrahenten kan också tänkas ha med laga verkan friskrivit sig från ansvarighet för befordran som utförs av annan. Därtill kommer den rent praktiska synpunkten att behövlig skadeutredning kräver den verkställande redarens medverkan. En ändamålsenlig ordning för befordringsansvaret bör följaktligen vara att, när kontraherande och verkställande redare är skilda personer, båda bär befordringsansvar i förhållande till passageraren och att detta ansvar bärs solidariskt. Något hinder mot denna lösning torde inte möta vare sig i Tokyoutkastet eller i passagerar- och resgodskonventionerna. De nordiska kommittéerna har nått enighet om särskilda regler (174 § första stycket) av den angivna innebörden. Om och i så fall under vilka förutsättningar den kontraherande redaren bör ha rätt att förbehålla sig frihet från ansvarighet i den mån befordringen utförs av annan redare är ett problem för sig; kommittén kommer åter till detta i avsnitt 4.3.6.

Vad beträffar förhållandet mellan kontraherande och verkställande redare syns kapitlets bestämmelser jämte bestämmelserna i 5 kap. om befraktning böra gälla i tillämpliga delar. Även på den punkten har nordisk enighet uppnåtts.

4.1.3 Passageraren (171 § andra stycket; jfr 175 §)

Uttrycket *passagerare* används i SjöL utan särskild legaldefinition. Under förarbetena till gällande regler övervägdes om dessa borde begränsas till att gälla endast befordran mot vederlag men så skedde ej. I motiven framhålls, att erforderlig begränsning av bestämmelsernas tillämpning ligger redan däri att enligt vad 169 § SjöL ger vid handen fråga skall vara om befordran av passagerare som äger rum på grund av ett därom, uttryckligen eller tyst, träffat befordringsavtal. Härav borde, ansågs det, följa att utanför passagerarreglernas tillämpning praktiskt sett skulle falla sådan vederlagsfri befordran som icke kan sägas vara av kommersiell natur.[4]

Tokyoutkastet förutsätter (art. 1 punkt 4) att passageraren befordras enligt avtal; det formuleras sålunda att med passagerare förstås

"only a person carried in a ship under a contract of carriage"

"uniquement une personne transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport"

Av kravet på befordringsavtal följer, att bl. a. besättning och fripassagerare[5] skall falla utom konventionsreglerna. Att exempelvis gäster ombord på nöjesbåtar inte behandlas som passagerare i lagförslagets mening framgår av 171 § första stycket; jfr avsnitt 4.1.4.

De nordiska sjölagskommittéerna har enats om att ta upp en på Tokyoutkastet grundad definition av passagerare (171 § andra stycket).

[4] Jfr NJA II 1936 s. 549 och 552.

[5] En internationell konvention om fripassagerare på fartyg (stowaways) av den 10 oktober 1957 har ratificerats av Sverige liksom av de övriga nordiska länderna. NJA II 1961 s. 660.

Person som följer med ett fartyg utan att det sker enligt befordringsavtal kan under givna betingelser vara berättigad till ersättning för skada som han ådragit sig under befordringen. I så fall bör han ej utan vidare vara bättre ställd än om han befordrats såsom passagerare; kommittén bortser här från ombordanställda som ju intar en särställning. Redaren bör alltså även mot en sådan skadelidande kunna göra de invändningar om ansvarsfrihet och ansvarsbegränsning som han är berättigad att göra i förhållande till en skadelidande passagerare. Härom har nordisk enighet uppnåtts. En regel av denna innebörd har upptagits i kommittéförslaget (175 §). Ett praktiskt fall då tillämpning lätt kan tänkas är att lots skadats ombord.

4.1.4 Begränsning till viss befordran (171 § första stycket)

Som förut anmärkts begränsar Tokyoutkastet den blivande konventionens tillämplighet till *internationell* befordran med *havsgående fartyg* (vanligen översatt såsom fartyg som används för fart i öppen sjö). Det sker, dels genom särskild bestämmelse i den artikel som reglerar konventionens tillämpning (art. 2) och definition av begreppet internationell befordran, dels genom att fartyg definieras som "seagoing vessel" eller "bâtiment de mer" (art. 1:3). Den blivande konventionen är alltså ej avsedd att tillämpas på passagerarbefordran inomskärs eller på floder, kanaler och andra inre vattenvägar, även om befordringen sker över nationsgräns. Ej heller gör den anspråk på att gälla inrikes befordran om denna – såsom t. ex. vid befordran från Gotland till fastlandet – delvis äger rum till havs. Men det möter självfallet intet hinder i konventionen att reglerna genom nationell lagstiftning görs tillämpliga på dessa slag av passagerarbefordran.

De nordiska sjölagskommittéerna har enats om att reglerna om passagerarbefordran inte skall begränsas till internationell befordran. Det kan nämligen uppenbarligen inte komma i fråga att behålla eller införa regler som ställer passagerare i inrikes fart sämre än dem som reser under konventionsbundna regler. Och denna ståndpunkt måste vidhållas, trots att det är tydligt att konventionens regler i vissa avseenden – bl. a. begränsningsbeloppen sådana de kan väntas bli fastställda vid en diplomatisk konferens – kan antas bli betungande i synnerhet beträffande inrikes passagerartrafik med små fartyg. Spörsmålet om inskränkning av reglernas tillämplighet genom att de binds till befordran med havsgående fartyg, t. ex. sådana som enligt kommitténs betänkande om fartygsregistrering m. m. (SOU 1970:74) har den storlek att de blir registreringspliktiga till skeppsregistret, blir sålunda särskilt accentuerat genom reglernas generella geografiska tillämplighet. Den svenska kommittén har övervägt en sådan inskränkning efter fartygets storlek. Men på de övriga nordiska kommittéernas sida har man, var för sin del, ställt sig avvisande därtill. Dessutom skulle en sådan begränsning komma att ge upphov till nya problem såsom huruvida SjöL:s nuvarande regler eller särskilt utarbetade regler skulle gälla passagerarbefordran med sådana fartyg. Några sådana speciella regler har kommittén inte funnit anledning att utarbeta, ej endast för den nordiska rättsenhetens skull utan också med hänsyn till att det sannolikt skulle gripa in i spörsmål som är under särskild utredning, t. ex. (av fritidsbåtsutredningen) frågan om obligatorisk ansvarighetsförsäkring.

Kommittéförslaget gör alltså inte, lika litet som nuvarande regler, någon skillnad på olika former av passagerarbefordran efter fartygets storlek eller slag. Principiellt består därmed giltigheten av nuvarande ståndpunkt att behövlig begränsning av lagreglernas tillämpning får nås genom strikt tillämpning av kravet att ett verkligt befordringsavtal skall föreligga.

Att kommittéförslaget inte skiljer på befordran efter fartygsslag betyder, att statsfartyg i princip jämställs med privatfartyg. I praktiken medför det att befordran av passagerare och resgods med statliga handelsfartyg blir underkastad reglerna i detta kapitel i den mån förutsättningarna i övrigt är uppfyllda.

Det svarar väl mot Tokyoutkastet, som (art. 19) föreskriver att kommersiell befordran i statlig eller eljest allmän drift skall följa konventionens regler.

Passagerar- och resgodskonventionerna gör ej någon skillnad mellan onerösa och benefika befordringsavtal. Detsamma gäller Tokyoutkastet. Något villkor att vederlag skall utgå uppställs alltså inte.[6] Emellertid ligger det nära till hands att uppfatta konventionsbestämmelserna så att vad med dem åsyftas är befordran som kan sägas vara av kommersiell natur. För detta talar såväl att för bestämmelsernas tillämpning förutsätts att ett befordringsavtal föreligger som att konventionsreglerna gäller internationell befordran med seagoing vessels. Sjölagskommittéerna har därför funnit den begränsningen av de föreslagna lagbestämmelsernas tillämplighet befogad, att för detta skall krävas att befordringen sker mot vederlag eller yrkesmässigt eller eljest i förvärvssyfte. Utanför tillämpligheten skulle alltså falla exempelvis fall då passagerare gratis medföljer ett fiskefartyg eller en nöjesbåt. En liknande begränsning uppställes i luftfartslagen (1957:297) i fråga om tillämpningsområdet för bestämmelserna om befordran med luftfartyg; bestämmelserna gäller nämligen enligt 9 kap. 1 § befordran som utföres mot vederlag eller av lufttrafikföretag verkställs vederlagsfritt.

4.1.5 Resgodset (171 § tredje stycket)

Gällande regler om passagerares *resgods* innehåller ingen definition av vad som förstås med sådant gods. Men SjöL skiljer på det resgods som lämnas i bortfraktarens vård och annat resgods; de båda resgodsslagen betecknas ofta, ehuru utan särskilt stöd i lagens terminologi, som inskrivet resgods resp. handresgods.

Tokyoutkastet avser med resgods (art. 1 punkterna 5–6) varje föremål – fordon inbegripna men levande djur undantagna – som bortfraktaren transporterar enligt ett befordringsavtal. Därav utgör sådant gods handresgods som passageraren har i sitt förvar: på sig, i sin hytt, sitt fordon eller annorstädes. Resgods i fordon skall dock ej behandlas som handresgods när det gäller ansvarsbegränsning utan därvidlag falla under den särskilda begränsningsregeln för fordon. Detta formuleras i utkastet sålunda

"5. 'luggage' means any article or vehicle with the exception of live animals carried by the carrier under a contract of carriage;"

"5. 'bagage' signifie tous objets ou véhicules, à l'exception d'animaux vivants, transportés par le transporteur en vertu d'un contrat de transport;"

"6. 'cabin luggage' means luggage which the passenger has with him, or in his cabin, or which is in his custody. Except for the application of Article 8, paragraph 1, cabin luggage includes the luggage which the passenger has in or on his vehicle;"

"6. 'bagage de cabine' signifie les bagages que le passager porte avec lui, ou qu'il a dans sa cabine ou sous sa garde. Sauf pour l'application de l'article 8, paragraphe 2, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans ou sur son véhicule;"

Tokyoutkastet innehåller en definition av befordringsavtal (art. 1 punkt 2) som innebär, att som sådant betraktas varje avtal av bortfraktaren, ingånget av honom personligen eller av någon på hans vägnar, för befordran av passagerare eller passagerare och resgods. Undantag görs emellertid för bl. a. certeparti eller avtal "under a bill of lading".

De nordiska sjölagskommittéerna har enats om att ta upp en legaldefinition av handresgods och annat resgods i förslaget (171 § tredje stycket) och att definitionen skall nära ansluta till konventionsutkastets text. Undantaget för levande djur upptas emellertid ej i denna definition. Enligt kommittéernas uppfattning bör nämligen bestämmelserna om resgods kunna i princip tillämpas på djur. Spörsmålet om konventionstroheten på den punkten löses i stället så att i stället för undantag i resgodsdefinitionen

[6] Jfr bl. a. CMI 1955 s. 266 och 291. Ang. SjöL jfr ovan under 4.1.3.

görs undantag för levande djur i den regel i avsnittet om bortfraktarens ansvar för passagerare och resgods som förbjuder bortfraktaren att förbehålla sig frihet från eller inskränkning i den ansvarighet konventionsreglerna ålägger honom. Det kommer alltså enligt kommittéförslaget att bli möjligt att vägra åta sig ansvar för levande djur; men i den mån så inte sker kommer kapitlets regler om resgods att tillämpas fullt ut.

I stället för den tämligen självklara definition av befordringsavtalet som konventionsutkastet anger i sin huvudregel därom har de nordiska kommittéerna vidare enats om att göra särskilt undantag för certeparti och konossement. Detta undantag har sin praktiska funktion att fylla just i fråga om resgods och det knyts därför enligt kommittéförslaget till definitionen därav.

4.1.6 Undantag för järnvägsbefordran (173 §)

Befordran av passagerare och resgods kan utgöra järnvägstransport trots att den äger rum till sjöss, om den nämligen utförs med tågfärja. I så fall kan den vara underkastad bestämmelserna i 1961 års internationella konvention angående befordran på järnväg av resande och resgods[7] eller annat sådant internationellt fördrag. Därför undantas *järnvägsbefordran* uttryckligen från den blivande konventionens tillämpningsområde. Det sker genom att definitionen av befordringsavtal utesluter avtal om sådan befordran. Eftersom kommittéförslaget ej innehåller någon särskild definition av befordringsavtalet, tas detta undantag upp som en särskild regel bland de inledande bestämmelserna (173 §).

4.2 *Om befordringen*

4.2.1 Allmänt

Under rubriken *"Om befordringen"* för kommittéförslaget samman de bestämmelser i passageraravsnittet av nuvarande 5 kap. SjöL som inte handlar om bortfraktarens ansvarighet för person-, sak- och dröjsmålsskador. Därvid underkastas bestämmelserna viss modernisering. Som en följd av att passagerarbestämmelserna enligt förslaget står i eget kapitel tas bestämmelser, som i det nuvarande passageraravsnittet innefattar hänvisning till reglerna om godsbefordran, upp i självständig form. Till dessa bestämmelser fogar kommittéförslaget, i enlighet med Tokyoutkastet, särskilda regler om bortfraktarens ansvar för fartygets behöriga skick samt passagerarens och resgodsets säkerhet. Dessutom ges här uttryck för hans skyldighet att genomföra befordringen till bestämmelseorten, det s. k. fortskaffningsansvaret.

4.2.2 Fartygets behöriga skick m. m. (176 § första och andra styckena)

Grundläggande bestämmelser om fartygs behöriga skick finns i 5 a § SjöL. De har närmast offentligrättslig karaktär och vänder sig till redaren och andra som i redarens ställe befattar sig med fartyget.[8] Vad som åligger redaren i hans egenskap av bortfraktare, dvs. hans rent frakträttsliga skyldigheter, regleras gemensamt för gods- och personbefordran i 72 § SjöL. Där föreskrivs, att bortfraktaren skall hålla fartyget sjövärdigt (i teknisk mening), tillräckligt bemannat, provianterat och utrustat (resvärdigt) och i övrigt i behörigt skick, varunder således ryms t. ex. krav att fartyget skall vara lämpat och iordningställt för den befordran som avses (vid godsbefordran kallat lastvärdigt). Med en från engelskt språkbruk hämtad förenkling sammanfattas dessa skyldigheter ofta under beteckningen sjövärdighet, ehuru denna enligt svensk juridisk terminologi rätteligen endast täcker den tekniska sjövärdigheten eller sjövärdigheten i inskränkt mening. Dessa skyldigheter omfattar i princip hela befordringen; vid godsbefordran, som är underkastad lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement, är de i stort sett begränsade till tiden före och vid resans början.

Bortfraktaren svarar också i övrigt för

[7] Jfr art. 1 § 1 och 2 § 1, SÖ 1963:3 samt SFS 1964:870.

[8] Jfr 331 § SjöL.

passagerarens säkerhet under befordringen och för att dennes bästa – dvs. hans behov av plats eller förläggning ombord, förplägnad och annat – blir tillgodosett i sedvanlig omfattning. Det regleras genom 171 § SjöL. I fråga om resgods som lämnas i bortfraktarens vård gäller bl. a., enligt 91 och 172 §§ SjöL, att det inte får lastas på däck utan stöd i avtal eller sedvänja. Med däck torde då förstås varje däck, oavsett hur det betecknas, som är öppet för vind och sjö.

Tokyoutkastets regler om bortfraktarens skyldigheter med avseende på fartygets behöriga skick ansluter – som framgått av föregående avsnitt – väl till den principiella ståndpunkt SjöL har. Bortfraktaren skall således iaktta tillbörlig omsorg för att sätta fartyget i behörigt skick så att det är sjövärdigt, behörigen bemannat, provianterat och utrustat samt vidmakthålla detta skick under befordringen. Han skall vidare i alla andra avseenden, med samma omsorg, svara för säker befordran av passageraren och hans resgods. Hans ansvar är alltså inte strikt men i viss utsträckning skall culpa presumeras på bortfraktarens sida; kommittén återkommer till detta i avsnittet om bortfraktarens ansvarighet (4.3).

Kommittéförslaget (176 § första och andra styckena) innehåller bestämmelser som i sak helt stämmer överens med Tokyoutkastet. Dessa kompletteras av bestämmelser om att bortfraktaren svarar för att passagerarens bästa tillgodoses och för att omhändertaget resgods ej utan vidare förs på däck, allt i väsentlig överensstämmelse med nuvarande ordning. Nordisk enighet har nåtts i denna del.

4.2.3 Fortskaffningsplikt (176 § tredje stycket och 185 §)

SjöL innehåller f. n. ingen allmän regel om fortskaffningsplikt vid passagerarbefordran men sådan plikt förutsätts likväl i 177 §, där bortfraktaren åläggs svara för vidarebefordran av passageraren och hans resgods till bestämmelseorten med annan lämplig lägenhet, om fartyget uppehålls så att passageraren finnes inte kunna avvakta dess fortsatta resa eller om fartyget går förlorat eller kondemneras. Plikten är uttryckligen begränsad till sådan vidarebefordran som kan ske utan oskälig kostnad. I fråga om dess närmare innehåll torde utrymme finnas för analogisk tillämpning av reglerna i 98 § SjöL, som gäller vid godsbefordran och som innebär att resa skall företas med tillbörlig skyndsamhet utan uppehåll eller avvikelse av annan anledning än för räddning av människoliv eller för bärgning eller annat ändamål som kan anses skäligt. Fortskaffningsplikten sanktioneras av uttrycklig bestämmelse i 177 § om hävningsrätt. I den mån det följer av allmänna regler kan passageraren självfallet ha rätt till skadestånd.

Kommittén har funnit, att fortskaffningsplikten bör komma till klart uttryck i lagtexten. Förslaget (176 § tredje stycket) innehåller därför uttryckliga föreskrifter som ålägger bortfraktaren att sörja för passagerarens och resgodsets befordran till bestämmelseorten och för att befordringen utförs med tillbörlig skyndsamhet utan uppehåll för annat än räddning av liv eller bärgning eller av annan skälig anledning. Plikten preciseras för fall av uppehåll eller fartygets förlisning m. m. i anslutning till gällande rätt såsom en skyldighet för bortfraktaren att sörja för vidarebefordran till bestämmelseorten på annat lämpligt sätt och att svara för kostnaden för denna befordran (185 §). I kryssningsfart kunde fortskaffningsplikten antas innebära skyldighet till vidarebefordran till bestämmelseorten med fartyg längs utfäst eller planlagd resväg. Så strängt bör den emellertid inte tillämpas utan vidare. Det får bedömas efter omständigheterna om det är nog att passageraren befordras direkt till den ort där kryssningen skolat sluta eller om dessutom skäligen kan ställas krav på viss resväg (och likvärdigt transportmedel).

Nordisk enighet har uppnåtts i sak.

4.2.4 Substitution (177 och 178 §§)

Enligt 73 § SjöL – som gäller även passagerarbefordran – får bortfraktaren inte full-

göra befordringsavtalet med annat fartyg än det som kan ha bestämts i avtalet. Enligt 169 § SjöL får passageraren ej överlåta sin rätt enligt befordringsavtalet, sedan han anträtt resan, och om avtalet utpekar honom som passagerare får han inte heller dessförinnan sätta annan i sitt ställe.

Vid övervägande av dessa frågor har kommittén funnit, att ett lagfäst förbud mot substitution av fartyg alltjämt är motiverat. Även om det ofta i modern passagerartrafik är den resande mer eller mindre likgiltigt vilket fartyg han färdas med, är omständigheterna stundom sådana att fartyget som sådant träder i förgrunden för passagerarens intresse; det gäller inte minst i kryssningsfart. Förutsättningen för detta är emellertid att befordringsavtalet gäller ett bestämt fartyg. Det är fallet såväl om avtalet utpekar ett visst fartyg som om ett visst fartyg i överensstämmelse med avtalet anmälts för att utföra befordringen. Nordisk enighet föreligger om att i det nya passagerarkapitlet bör tas upp ett uttryckligt förbud av sådan innebörd.

På passagerarens sida tjänar substitutionsförbudet främst syftet att förebygga att rabattering av biljettpriserna berövas sin mening genom substitution t. ex. vid utnyttjande av säsongbiljett. Behovet av ett lagfäst sådant substitutionsförbud kan ifrågasättas. De övriga nordiska kommittéerna har dock inte varit beredda att frångå gällande förbud. Därför bevarar kommittéförslaget substitutionsförbudet för passageraren i sak oförändrat. Bestämmelsen förblir dock såsom för närvarande dispositiv.

4.2.5 Ordning och säkerhet ombord (179 §)

Passageraren är enligt 170 § SjöL skyldig att rätta sig efter föreskrifter om ordning och skick ombord. Liksom sjöman får han i skälig omfattning föra med sig förnödenheter för personligt bruk i den mån de ej äventyrar fartygets eller lastens säkerhet eller vållar oordning ombord; handelsvaror får han medföra endast med tillstånd av befälhavaren. Detta följer av hänvisning i 170 § SjöL till 54 § SjmL. När det gäller befälhavarens möjlighet att med tvångsmedel upprätthålla ordning och säkerhet ombord – 60 § SjmL ger honom en sådan rätt – saknas motsvarande hänvisning. Om innehållet i och gränserna för den makt som befälhavaren likväl måste antas äga i detta avseende råder oklarhet.[9] Däremot finns hänvisning till reglerna i 61 § SjmL om befälhavarens skyldighet i vissa fall att hålla förhör med den som, medan fartyget var utom svensk hamn, begått brott varpå kan följa fängelse i ett år eller mer och hans befogenhet att hålla vederbörande i fängsligt förvar ombord intill dess denne kan överlämnas till svensk konsul eller polismyndighet i Sverige.

Kommittén har vid övervägande av nuvarande ordning i dessa delar funnit att hänvisningen till sjömans rätt att föra med sig förnödenheter kan utgå och ersättas med vad kommittén föreslår beträffande resgods (180 och 181 §§). Gällande regler bör däremot kompletteras med hänvisning till 60 § SjmL så att klarhet skall vinnas om vilka maktmedel som under alla förhållanden måste kunna brukas för att upprätthålla ordning och säkerhet ombord, vare sig denna hotas av sjömän eller passagerare. Kommittén vill i detta sammanhang peka på att ställningen som passagerare i sen tid visat sig kunna missbrukas till att äventyra fartygs säkerhet i politiska och liknande syften; det gäller visserligen främst luftfartyg men tendensen kan tänkas komma att drabba även sjöfarten (jfr. förslaget 187 §). Både 60 och 61 §§ SjmL har i ett nyligen framlagt betänkande föreslagits skola i huvudsak bibehållas inom ramen för en ny sjömanslag.[10] Nordisk enighet föreligger i dessa delar.

[9] Jfr. luftfartslagen (1957:297) 5 kap. 4 § (lydelse enl. SFS 1967:71) samt NJA II 1957 s. 66 ff och NJA II 1967 s. 32 ff. Jfr. även 24:1 och 4 brottsbalken.

[10] I betänkandet (SOU 1971:6) motsvaras 60 och 61 §§ SjmL av lagförslagets 46 och 47 §§. Förslaget 23 § första stycket upptar bestämmelse om undersökning genom skeppsnämnd. Jämväl till den bestämmelsen förutsätts enl. betänkandet (s. 23) att SjöL skall hänvisa.

4.2.6 Resgodset (180–183 §§)

Såsom angivits under 4.2.5 har passageraren en rätt att föra med sig förnödenheter för personligt bruk som svarar mot den som en sjöman har enligt 54 § SjmL.

I fråga om resgods som lämnats i bortfraktarens vård har, till följd av hänvisning i 172 § SjöL, reglerna i bl. a. 92 och 93 §§ om godsbefordran motsvarande tillämpning på befordran av resgods. Det betyder, att resgods av lättantändlig, explosiv eller eljest farlig beskaffenhet om möjligt skall vara märkt som sådant, när det överlämnas till bortfraktaren, och att passageraren är skyldig att lämna de upplysningar som behövs för att förebygga skada. Det betyder vidare, att om resgodset eljest är av sådan beskaffenhet att dess befordran kan medföra äventyr för människor, fartyg eller last, passageraren skall lämna upplysning därom i den mån det är honom bekant; det äventyr som avses här är inte risken att godset vållar skada på fartyget utan att dess befordran utsätter fartyg, liv och egendom för risk av annat slag, t. ex. uppbringning emedan godset utgör krigskontraband. Fordrar resgodset särskild vård, skall det uppges. Pengar, värdepapper och dyrbarheter skall deklareras som sådana.

Bortfraktaren är, enligt 119 § som på grund av hänvisningar i 172 och 173 §§ gäller allt resgods, berättigad att utan ersättningsskyldighet lossa, oskadliggöra eller förstöra farligt gods som lastats utan att han kände till dess beskaffenhet. Med gods vars befordran eljest kan vara äventyrlig kan han förfara på samma sätt, om passageraren trots kännedom om förhållandet underlåtit att informera honom därom.

Passageraren är enligt 174 § SjöL jämförd med 97 § ersättningsskyldig, ifall överlämnat resgods orsakat skada för bortfraktaren eller annan; utom i fråga om farligt gods förutsätts dock fel eller försummelse på passagerarens sida för att han skall bli ansvarig.

Bortfraktaren har enligt 175 § SjöL, vars bestämmelser är dispositiva, rätt att till säkerhet för betalning av befordringen och kost under densamma hålla kvar överlämnat resgods och dessutom i viss ordning realisera sin retentionsrätt däri, om betalning uteblir.

Kommittén har till en början funnit det vara mer ändamålsenligt att i moderniserade regler om befordran av passagerare och resgods genom särskild regel slå fast passagerarens rätt att föra med sig resgods än att ställa denna rätt i relation till sjömans rätt att medföra förnödenheter ombord. Bestämmelse föreslås därför att passageraren skall vara berättigad att föra med sig resgods i den omfattning som är skälig (180 § första stycket); hänsyn får därvid tas bl. a. till resans art och längd, passagerarens behov och tillgängliga utrymmen.

Distinktionen mellan farligt och eljest äventyrligt gods är i första hand avsedd för kommersiell lastbefordran och är enligt kommitténs mening knappast väl ägnad att ligga till grund för självständiga regler om befordran av resgods. Kommittéförslaget utgår från att det är tillräckligt att särskilt uppmärksamma sådant resgods vars befordran till följd av godsets beskaffenhet kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller gods. Känner passageraren till att han har sådant resgods med sig, förelås att han, även beträffande handresgods, skall vara skyldig att informera bortfraktaren innan befordringen av godset börjar (180 § andra stycket). En motsvarande upplysningsplikt skall enligt förslaget åligga honom rörande resgods som fordrar bortfraktarens särskilda vård; någon upplysning om den särskilda vård som handresgods kan kräva är naturligtvis inte påkallad, eftersom det utmärkande för handresgods just är att det befinner sig i passagerarens vård, ej i bortfraktarens.

Dessa passagerarens rättigheter och skyldigheter med avseende på resgodset har kommittén funnit naturligt att komplettera med uttrycklig regel om att bortfraktaren kan vägra passageraren att medföra sådant resgods som kan vålla fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller gods. Skulle han inte bli informerad i tid om resgodsets beskaffenhet, får han enligt kommittéförslaget liksom enligt gällande rätt föra godset iland eller oskadliggöra eller förstöra det utan att bli

ersättningsskyldig för den skada som vållas därav. Det kan tänkas att resgods som förts ombord med bortfraktarens kännedom om dess beskaffenhet därefter visar sig vara så farligt eller vålla sådan olägenhet att det inte skulle vara försvarligt att behålla det ombord. En ren felbedömning av riskmomentet kan också ha förelupit. Även i sådana fall måste bortfraktaren ha rätt – liksom han torde ha skyldighet – att föra godset iland eller oskadliggöra eller förstöra det (181 §). Kommittén föreslår en särskild regel om bortfraktarens rätt i detta hänseende.

Passageraren skall enligt kommittéförslaget (182 §) alltjämt vara skadeståndsskyldig gentemot bortfraktaren, om resgodset vållar skada för denne. Regeln bör gälla också handresgods. Kommittén har emellertid inte funnit skäl att bevara samma strikta ansvarighet för passageraren som den avlastaren har enligt 97 § andra stycket SjöL. Ej heller föreslås skadeståndsregeln gälla till förmån för annan än bortfraktaren. Skadeståndsskyldighet gentemot annan bör enligt kommitténs mening prövas enligt de regler som gäller skadestånd i utomobligatoriska förhållanden.

Bortfraktarens retentionsrätt i resgods som lämnats i hans vård bevaras enligt förslaget och kompletteras så att den gäller till säkerhet för betalning av såväl befordringsavgift som kost och annan tjänst under resan (183 §), t. ex. för telegram eller förtäring utom ramen för kosthållet.[11] Reglerna blir tvingande på det sättet att de ej får åsidosättas till passagerarens nackdel (172 §). Bortfraktaren skall t. ex. inte kunna förbehålla sig en mer vittgående retentionsrätt i passagerarens resgods än lagen föreskriver.

Nordisk enighet föreligger i dessa delar.

4.2.7 Befordringsavtalets upphörande (184, 185 och 187 §§)

Enligt 176 § andra stycket SjöL upphör befordringsavtalet utan vidare att gälla, ifall fartyget går förlorat eller kondemneras före resans början.

Passageraren har enligt 176 § första stycket SjöL hävningsrätt, om fartygets avgång från embarkeringsorten fördröjs väsentligt. Samma rätt har han enligt 177 § andra stycket för den händelse bortfraktaren åsidosätter sin fortskaffningsplikt i samband med uppehåll eller avbrott i resan (jfr 177 § första stycket).

Enligt 181 § SjöL skall bortfraktaren och passageraren ha ömsesidig hävningsrätt motsvarande den som gäller vid godsbefordran enligt 135 § första stycket. I det lagrummet föreskrivs ömsesidig hävningsrätt för fraktavtalets parter, om det efter avtalets ingående visar sig att fartyget eller lasten skulle, genom uppbringning eller eljest, utsättas för skada till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter eller sjöröveri eller att sådan fara ökat väsentligt. Detta gäller vare sig resan inletts eller ej.

Kommittén anser att gällande regler om befordringsavtalets upphörande i stort sett är ändamålsenliga. Avtalet bör dock ej utan vidare upphöra om fartyget före resans början går förlorat eller kondemneras. Det synes tillräckligt att den avtalade befordringsplikten upphör. Emellertid bör enligt kommitténs uppfattning här förutsättas att avtalet gäller just det förlorade eller kondemnerade fartyget (jfr ovan under 4.2.4). Är så ej fallet, bör bortfraktaren i stället sätta in ett annat fartyg; han har rätt till sådan substitution enligt vad kommittén förslagit under 4.2.4. Passagerarens hävningsrätt för det fall att fartygets avgång från embarkeringsorten blir väsentligt fördröjd eller fortskaffningsplikten ej infrias bör enligt kommitténs mening slås fast genom tvingande regler så att de ej kan sättas åt sidan genom förbehåll på bortfraktarens sida. Kommittéförslaget tar upp gällande bestämmelser med dessa jämkningar (184 och 185 §§).

Vad den ömsesidiga hävningsrätten angår underkastar kommittéförslaget (187 §) den en självständig reglering i väsentlig överensstämmelse med 135 § första stycket SjöL. Den jämkningen föreslås emellertid att an-

[11] Jfr. lagen (1970:980) om retentionsrätt för fordran hos hotellgäst (prop. 1970:142 s. 157).

knytningen till fara för sjöröveri skall utvidgas till att omfatta även annat väpnat våld. Begreppet sjöröveri är inte definierat i svensk rätt, och så som det bestämts i internationellt sammanhang – genom 1958 års internationella konvention om det fria havet[1 2] – syns det ej utan vidare täcka allt sådant våld som rimligen bör beaktas, t. ex. våldshandling för att bemäktiga sig fartyg förövad av folk ombord på samma fartyg kanske i politiskt syfte och således inte för "private ends". Det bör uppmärksammas, att hävningsrätt för passagerare, som anträtt resan, ej utesluter att han ändock får betala del av befordringsavgiften; jfr. under 4.2.9 nedan.

Nordisk enighet har uppnåtts om förslaget i denna del.

4.2.8 Passagerarens tillbakaträdande (186 §)

Om passageraren ej anträder den avtalade resan eller avbryter den sedan den inletts, har bortfraktaren enligt 180 § SjöL rätt till ersättning för den skada han lider till följd därav. Sådan rätt har han dock ej, om orsaken är att passageraren avlidit, insjuknat eller fått annat laga förfall och meddelande därom givits utan oskäligt uppehåll. Om skadestånd skall utgå, gäller enligt samma lagrum, att hänsyn skall tas till om bortfraktaren utan skälig anledning underlåtit att medföra annan passagerare i stället. Bestämmelserna är dispositiva.

Behovet av bestämmelser av detta slag i modern lagstiftning om passagerarbefordran kan ifrågasättas. Kommittén föreslår emellertid, i överensstämmelse med vad man enats om vid de nordiska kommittéöverläggningarna, att reglerna bibehålls utan större ändring. För enkelhets skull föreslås bl. a. den jämkningen, att nuvarande skadeståndsskyldighet preciseras såsom en skyldighet att utge det avtalade vederlaget, befordringsavgiften, jämkad för det fall att bortfraktaren utan skälig anledning underlåtit att begränsa sin skada genom att ta med annan passagerare eller på annat sätt. För att bestämmelsen skall bli meningsfull bör den vara tvingande. Nordisk enighet har uppnåtts om att föreslå att så blir fallet.

Befordringsavgiften för det fall att passageraren avbrutit resan utan att det kan läggas honom till last skall behandlas under 4.2.9.

4.2.9 Befordringsavgift för ofullbordad resa (188 §)

Passageraren kan avbryta sin resa utan att detta kan läggas honom till last såsom tillbakaträdande. Han kan också avbryta den i samband med att han häver befordringsavtalet, antingen emedan bortfraktaren ej iakttar sin skyldighet att vidarebefordra honom med anledning av att fartyget uppehålls eller förlorats eller kondemnerats eller också emedan sådan fara inträtt eller ökat som grundar ömsesidig hävningsrätt för parterna. I dessa fall gäller enligt 182 § SjöL, att bortfraktaren har rätt till del av befordringsavgiften, bestämd enligt grunder som föreskrivs i fråga om avståndsfrakt vid godsbefordran; jfr. 129 § SjöL. Har bortfraktaren uppburit förskottsbetalning – och det torde vara det normala – skall han återbära överskottet. Bestämmelserna är dispositiva.

Behovet av dessa regler i modern passagerarlagstiftning kan ifrågasättas. Inom de nordiska kommittéerna har emellertid den övervägande meningen varit att reglerna bör behållas. Man har därvid enats om att bestämmelserna bör göras tvingande till

[1 2] Jfr. art. 15 som i engelsk version har denna lydelse:

Piracy consists of any of the following acts:

(1) Any illegal act of violence, detention or any act of depredation committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed;

(a) On the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;

(b) Against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

(2) Any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

(3) Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in sub-paragraph 2 of this article.

passagerarens förmån. De tas upp i förslaget utan annan väsentlig ändring i sak.

4.3 *Om bortfraktarens ansvar för passagerare och resgods*

4.3.1 Allmänt

Under rubriken *"Om bortfraktarens ansvar för passagerare och resgods"* för kommitténförslaget samman flertalet av de regler i Tokyoutkastet som, enligt vad de nordiska kommittéerna enats om, bör införlivas med SjöL. Dessutom tar förslaget här upp ytterligare bestämmelser som systematiskt sett hör hemma i detta avsnitt. Detta är inte disponerat så som Tokyoutkastet men de enskilda bestämmelsernas redigering ansluter sig nära till de konventionsregler som ligger till grund för dem.

I detta sammanhang vill kommittén erinra om att den 19 mars 1971 till lagrådet remitterats förslag till skadeståndslag som innehåller bestämmelser av intresse för frågan om bortfraktarens – och i förekommande fall hans folks – skyldighet att utge skadestånd till passageraren. Med bestämmelserna bör jämföras 8 och 67 §§ SjöL samt 50 § SjmL. Lagförslaget innehåller bestämmelser om principalansvar, som går ut på att den som har arbetstagare i sin tjänst skall ersätta person- eller sakskada som arbetstagaren vållar genom fel eller försummelse i tjänsten. Under vissa förutsättningar kan skadestånd för arbetsgivaren jämkas (3 kap. 6 §). Vidare ges en regel om arbetstagares skadeståndsansvar. Enligt denna är arbetstagare ansvarig för skada som han vållar genom fel eller försummelse i tjänsten endast i den mån synnerliga skäl föreligger med hänsyn till vissa angivna omständigheter (4 kap. 1 §). Slutligen finns i lagförslaget bestämmelser om vad som skall inräknas i skadestånd till den som tillfogats personskada och den som har rätt till underhåll av dödad person (5 kap. 3 och 4 §§), vilka ersätter allmänna regler härom i 6 kap. strafflagen.[13]

Av bestämmelserna i förslaget till skadeståndslag får åtskilliga ingen betydelse för de skadeståndsanspråk som avses med kommitténs förslag, eftersom dessa i allmänhet är helt konventionsbetingade. Så är exempelvis fallet med bestämmelsen om jämkning av skadestånd för principal (jfr. nedan vid 192 §). Bestämmelsen om arbetstagares skadeståndsansvar är däremot avsedd att tillämpas i stället för de regler om jämkning av skadestånd för befälhavare och lots samt sjömän som nu finns i 67 § SjöL och 50 § SjmL. Detta får betydelse även för regresstalan som kan föras av redare enligt 8 § andra stycket SjöL.

4.3.2 Ansvaret för person- och resgodsskador (189 och 190 §§; jfr. 193 §)

Enligt 171–173 §§ SjöL svarar bortfraktaren för sådana skador på passagerarens person och resgods som vållats genom fel eller försummelse på bortfraktarens sida. I fråga om resgods som lämnats i hans vård kan emellertid bortfraktaren, på samma sätt som vid befordran av last (jfr. 122 § andra stycket SjöL), förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada som vållats genom fel eller försummelse av hans folk vid navigeringen eller handhavandet av fartyget (s. k. nautiskt fel). Och i fråga om handresgods gäller sådan frihet från ansvar utan särskilt förbehåll. Pengar och värdepapper räknas över huvud taget inte som ersättningsgillt gods enligt dessa regler.

Det är passagerarens sak att – såsom enligt allmänna regler – visa att personskada och skada på handresgods vållats genom fel eller försummelse på bortfraktarens sida. I fråga om skada på annat resgods än handresgods är däremot bortfraktarens ansvar ett presumtionsansvar av samma slag som det han har för last, dvs. det åligger honom att till sitt fredande från ansvarighet styrka att fel eller försummelse inte föreligger på hans sida.

Ersättning för personskada beräknas efter de grunder som anges i det alltjämt gällande 6 kap. strafflagen. Resgods är underkastat

[13] Jfr. SvJT 1971 s. 371 ff.

samma regler angående värderingen av uppkommen skada som vanlig last. Med tillämpning av 120 § SjöL betyder detta att man utgår från det värde godset skulle haft om det avlämnats i rätt tid, på rätt plats och i oskadat skick.

Det på Tokyoutkastet grundade kommittéförslaget innebär att bortfraktaren alltjämt skall svara för skada på person eller resgods som vållats genom fel eller försummelse på hans sida. Ansvarsfrihet för nautiskt fel skall gälla i fråga om skada på passagerarens fordon.[14] Det nautiska felet bryter även igenom bortfraktarens ansvar för fartygets behöriga skick, dock ej enligt vad som framgår av anknytningen till befordringen ("during the carriage"/"durant le transport") för tiden före resans början. Att det nautiska felet – knappast höjt över diskussion ens vid vanlig godsbefordran – sålunda beretts utrymme bland internationellt antagna, moderna regler om befordran av resgods har sin grund i att det står bortfraktaren fritt att befordra fordon enligt konossement och därigenom undandra sig eventuellt strängare ansvar än som gäller vid godsbefordran och att det inte bör skapas olikheter i ansvarsvillkoren om godset befordras såsom vanlig last eller som resgods. I tillämpningen får alltså beaktas doktrin och rättspraxis rörande nautiskt fel i samband med befordran av last enligt konossement.[15]

Ett annat undantag från det principiella resgodsansvaret föreskrivs konventionsenligt i fråga om pengar, värdepapper, konstföremål och andra dyrbarheter. Vare sig sådant medförs som handresgods eller befordras som annat resgods skall bortfraktaren kunna hållas ansvarig endast med stöd av uttryckligt och skriftligt åtagande, t. ex. i samband med att godset deponeras i hans förvar. Passageraren får alltså räkna med att han själv står risken för sådant gods och att han, om han exempelvis blir frånstulen pengar ombord, endast kan hålla sig till gärningsmannen. Risken är emellertid försäkringsbar.

Som en följd av Tokyoutkastets definition av resgodsskada likställer kommittéförslaget därmed skada på grund av att resgods inte lämnats ut till passageraren inom rimlig tid sedan det fartyg varmed godset befordrats eller skulle ha befordrats anlänt till bestämmelseorten. Att resgodset alls inte förts med vid befordringen eller sänts med fel fartyg räknas alltså som vanlig resgodsskada, inte som dröjsmålsskada. Tokyoutkastet täcker f. ö. inte, lika litet som passagerar- och resgodskonventionerna, dröjsmålsskada i allmänhet; kommittén återkommer till detta i avsnitt 4.3.3 nedan.

Enligt kommittéförslaget förblir det i princip så att beträffande personskada och skada på handresgods passageraren skall styrka, ej endast att skadan beror av händelse under befordringen och har den omfattning han påstår utan i princip också att fel eller försummelse på bortfraktarens sida vållat skadan; bevisbördan förblir omvänd vid skada på annat resgods än handresgods. På en punkt medför förslaget dock ändring. Om personskada eller skada på handresgods beror av händelse som inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand, skall det nämligen åligga bortfraktaren att exculpera sig. Denna ändring överensstämmer i själva verket ganska väl med grunderna för nuvarande ordning. Ty i samband med 1936 års sjölagsändringar påpekades[16] att undantag från passagerarens bevisbörda kunde försvaras just för fall av egentliga sjöolyckor men att å andra sidan de offentliga sjöutredningar som då företas inte gjorde passagerarens bevisbörda alltför betungande.

För det fall att bortfraktaren vill åtnjuta ansvarsfrihet på grund av nautiskt fel skall det ankomma på honom att visa att fordonsskadan beror på sådant fel.

Till skillnad från nuvarande ordning föreskriver kommittéförslaget, lika litet som Tokyoutkastet, intet om grunderna för

[14] Jfr. art. 5:1 Tokyoutkastet och 4:2 resgodskonventionen.

Ang. fråga om skada på bilar under transport med vägfärja, se NJA 1961 s. 686; jfr. SvJT 1967 s. 594.

[15] Jfr. 122 § andra stycket SjöL och 4 § 2 mom. första stycket konossementslagen.

[16] Jfr. NJA II 1936 s. 551 f.

skadevärdering. Allmänna grundsatser får alltså tillämpas. Det är ej åsyftat att det skall leda till väsentliga ändringar i förhållande till vad som nu gäller. De i 6 kap. strafflagen resp. föreliggande förslag till skadeståndslag upptagna grunderna i fråga om personskada torde utan vidare vara tillämpliga och i fråga om resgodsskada finns ett naturligt utrymme för tillämpning av grundsatserna rörande vanligt gods; det gäller åtminstone skada på annat resgods än handresgods.

4.3.3 Ansvaret för dröjsmålsskada (191 §; jfr. 193 §)

Enligt 178 § SjöL svarar bortfraktaren för skada som beror av dröjsmål på hans sida eller av fartygets kondemnation, under förutsättning att han eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Ansvaret är utformat som presumtionsansvar. Det är helt dispositivt och sätts därför i stor utsträckning ur spel genom ansvarsfriskrivning.

Som redan nämnts har varken Tokyoutkastet eller passagerar- och resgodskonventionerna regler om dröjsmålsansvar. Endast dröjsmål med utlämning av resgods regleras och det sker genom att skada på grund av sådant dröjsmål behandlas som resgodsskada.

Frågan om dröjsmålsansvar har varit föremål för ingående överläggningar mellan de nordiska kommittéerna. Ett dispositivt dröjsmålsansvar kan i och för sig betraktas som ett meningslöst inslag i det tvingande ansvarssystem som Tokyoutkastet innefattar. Passageraren saknar i verkligheten nästan alltid möjlighet att påverka befordringsvillkoren i sådana hänseenden och ett dispositivt ansvar skulle alltså i regel bli berövat realitetsinnehåll genom friskrivning. Ett tvingande ansvar skulle å andra sidan kunna medföra betydande kommersiella nackdelar, om det inte förenades med väsentliga reservationer. Utan sådana skulle det dessutom kunna fresta till försök att pressa restider även i strid med vad som bör krävas av hänsyn till säkerheten till sjöss.

Den lösning som de nordiska kommittérna till slut uppnått enighet om och som alltså utgör kommitténs förslag bär klar prägel av kompromiss. Den innebär, att bortfraktaren skall bära ett presumtionsansvar för dröjsmål, att ansvaret skall vara tvingande men begränsat till befordringsavgiftens dubbla belopp samt att ansvarsfrihet skall gälla om dröjsmålet beror av nautiskt fel. Passageraren tillförsäkras alltså i princip ersättning för dröjsmålsskada men denna måste antas ofta bli relativt låg. Begränsningen till dubbla befordringsavgiften är ej okänd i transporträtten. Motsvarighet finns enligt järnvägstrafikstadgan (1966:202).[17] Undantaget för nautiskt fel, som i praktiken inte så sällan kan förmodas beröva passageraren även hans låga skadestånd, kan försvaras med att ansvaret därigenom sätts in där det kan ha verkan som sanktion mot dröjsmål, dvs. företrädesvis i fråga om kommersiella fel som slarv vid bokning och liknande men knappast i fråga om nautiska fel. Undantaget har f. ö. bedömts som kommersiellt särskilt behövligt med hänsyn till behovet av försäkringsmässig täckning för risken.

Det har också övervägts om från dröjsmålsansvaret bör undantas befordran i kryssningsfart med hänsyn till sådan befordrans speciella natur. Emellertid måste självfallet befordringsändamålet beaktas vid bedömning av den grundläggande frågan om skada uppstått. Och det rena kryssningssyftet kan alltså i vissa fall tjäna som ett av sig självt verkande undantag för sådan fart. I den mån åter befordringssyftet har sådana inslag att det blir befogat att, liksom vid reguljär befordran från en hamn till en annan, räkna med att dröjsmål vållar skada, är det rimligt att skadan också blir ersättningsgill på samma sätt som annan sådan skada. Att dra en praktiskt tillämplig gräns mellan befordran i kryssningsfart och annan befordran torde f. ö. vara mycket vanskligt. Dröjsmålsansvaret blir följaktligen generellt enligt kommittéförslaget. Dock måste undantag göras för dröjsmål med utlämning av resgods, eftersom skada på

[17] Se 14, 25 och 26 §§; jfr. 57 o. följ. §§.

grund av sådant dröjsmål – så som utvecklats i avsnitt 4.3.2 – lagtekniskt skall behandlas som resgodsskada.

4.3.4 Ansvarsbegränsning och självrisk (194, 195 och 198 §§)

Enligt 171 § tredje stycket SjöL kan bortfraktaren, även i fart som är underkastad tvingande ansvarsreglering, begränsa sin ansvarighet för personskada till 20 000 kronor för varje passagerare. För handresgods gäller enligt 173 § andra stycket SjöL – utan särskilt förbehåll – en begränsning av ansvaret till 1 800 kronor för varje kolli. Vad annat resgods beträffar kan bortfraktaren enligt 172 § SjöL genom förbehåll begränsa sin ansvarighet till samma belopp för varje kolli. Härutöver kommer den s. k. globalbegränsningen enligt bestämmelserna i 10 kap. SjöL, som vilar på 1957 års internationella konvention om redaransvarets begränsning.

Såväl Tokyoutkastet (art. 7–9) som passagerar- och resgodskonventionerna begränsar bortfraktansvaret till bestämda belopp för olika skadefall, vilka belopp anges i s. k. Poincaréfranc. Denna enhet för ansvarsbegränsning är gängse i sjö- och lufträtt och förekommer sedan 1964 års sjölagsändringar i 10 kap. SjöL. En Poincaréfranc utgör (jfr. 254 § 2 mom. SjöL) en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet och motsvarar ungefär 35 öre i svenskt mynt.[18]

Tokyoutkastet höjer det maximibelopp som passagerarkonventionen räknar med till 500 000 Poincaréfrancs. De nordiska kommittérna har enats om att utgå från detta belopp för personskada men med reservation för den jämkning däri som kan företas i en slutlig konvention. Vid en lufträttslig diplomatkonferens år 1971 har motsvarande begränsningsbelopp i 1929 års konvention rörande internationell luftbefordran (den s. k. Warszawakonventionen) höjts till 1 500 000 Poincaréfrancs och man kan utgå från att lufträttens begränsningsbelopp kommer att få viss betydelse vid en blivande diplomatisk sjörättskonferens. Först under departementsbehandlingen av kommitténs förslag torde slutlig ställning kunna tas i denna fråga.

Enligt kommittéförslaget skall bortfraktaransvaret vara begränsat utan särskilt förbehåll. Högre (men ej lägre) gränser skall kunna avtalas och det skall endast kunna ske genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse. För en och samma händelse skall bortfraktaransvaret begränsas till 500 000 francs (omkring 175 000 Skr) för varje passagerare för personskada, med nyss angiven reservation för ev. höjning av beloppet, till 10 000 francs (omkring 3 500 Skr) för skada på handresgods som inte förvaras i eller på medfört fordon, till 30 000 francs (omkring 10 500 Skr) för skada på ett fordon och handresgods som förvaras där, till 16 000 francs (omkring 5 600 Skr) för varje passagerare för skada på annat resgods samt – i enlighet med vad som utvecklats under 4.3.3 – till befordringsavgiftens dubbla belopp för en passagerares skada på grund av dröjsmål.

[18] Sveriges riksbank har i skrivelse den 25 mars 1971, liksom i tidigare lagstiftningsärende (jfr. NJA II 1964 s. 298), meddelat att värdet av en Poincaréfranc motsvarar 0,14620 kr. i guld eller omräknat efter guldpris 0,34316 kr. På förfrågan om värdet i dagens läge på Poincaréfranc har riksbanken i skrivelse till kommitténs ordförande den 15 oktober 1971 framhållit att nämnda beräkning gjorts med utgångspunkt från USA:s pris på monetärt guld och från fastlagd paritetskurs på US-dollar kr. 5,17321 samt att riksbanken ansett sig kunna utgå från att beräkning borde ske enligt prisnivån på monetärt guld.

I skrivelsen den 15 oktober 1971 uttalas vidare: Sedan den 23 augusti 1971 gäller emellertid i så måtto icke någon bindning till dollarn, att någon nedre gräns för dollarns värde i kronor tillsvidare icke finnes fastställd. Kronan har också sedan sistnämnda dag stigit i pris i förhållande till dollarn med ca 3 %. Av det sagda följer att det i dag icke längre är möjligt att lämna en uppgift om francens värde i kronor som har giltighet utöver den dag då den lämnas. – Det kan emellertid förtjäna framhållas, att i avvaktan på återgång till fasta växelkurser, något formellt upphävande ej skett av kronans paritetskurs i förhållande till US-dollarn. Ej heller har det amerikanska guldpriset ändrats, även om USA förklarat sig ej längre inlösa dollar mot guld. Visst formellt försvar kan därför möjligen andragas för att behålla det tidigare angivna värdet på Poincaréfrancen (Kr. 0,34316). Men man måste ha klart för sig att detta värde för dagen är orealistiskt och kan så förbli.

I överensstämmelse med Tokyoutkastet (art. 11) föreskriver kommittéförslaget vidare, att bortfraktaren inte skall ha förmånen av ansvarsbegränsning enligt dessa regler, om det visas att han själv vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att förlust eller skada sannolikt skulle uppkomma. Motsvarighet finns i passagerar- och resgodskonventionerna liksom i 1924 års internationella, genom 1968 års tilläggsprotokoll reviderade konvention rörande konossement (art. 4:5e). En liknande reservation finns också i Warszawakonventionen (art. 25), reviderad genom 1955 års ändringsprotokoll (det s. k. Haagprotokollet).[19]

Kommittén vill erinra om att medan rätten till begränsning enligt de skilda befordringsreglerna således faller bort först vid kvalificerat vållande så går redaren miste om sin rätt till globalbegränsning redan vid eget fel eller försummelse av okvalificerad beskaffenhet.[20] Denna brist på korrespondens har accepterats av konventionsförfattarna med öppna ögon. Den påtalades nämligen förgäves redan vid tillkomsten av passagerarkonventionen.[21] Den har motsvarighet även i relationen mellan 1957 års konvention och 1924 års internationella, genom 1968 års tilläggsprotokoll reviderade konvention rörande konossement.

Begränsningsreglerna kompletteras bl. a. av regler om tillåtna självriskklausuler (198 §). Sådana klausuler, som måste vara uttryckliga och skriftliga, godtas bara i fråga om resgodsskador och intill vissa, konventionsbundna belopp, nämligen 1 500 francs för varje fordon och 100 francs för passagerarens övriga resgods. Självriskbeloppet skall räknas av från beloppet av liden skada och skall alltså inte reducera begränsningsbeloppet som sådant. Om skadans belopp överstiger begränsningsbeloppet med självriskbeloppet eller mer, skall alltså skadeståndet utgå med det fulla begränsningsbeloppet. Rätten att åberopa självriskklausul förlorar bortfraktaren under samma förutsättning som han går förlustig sin begränsningsrätt; jfr. art. 10:3.

4.3.5 Reklamation (196 §)

För närvarande gäller ingen reklamationsplikt för passagerare vid personskada. Men enligt 172 och 173 §§ SjöL har reklamationsreglerna i fråga om lastskada (121 §) motsvarande tillämpning vid resgodsskada. Passageraren är således skyldig att, utan oskäligt uppehåll efter det att han märkt eller bort märka skadan, meddela bortfraktaren att han vill kräva ersättning. Utebliven reklamation medför att passageraren förlorar sin rätt att föra ersättningstalan. Reklamationsskyldigheten gäller ej i fråga om totalförlust.

Tokyoutkastet innehåller, liksom passagerar- och resgodskonventionerna, utförliga regler om reklamation vid person- och resgodsskador.[22] Påföljden för utebliven reklamation är den att passageraren presumeras ha kommit iland oskadd och mottagit resgodset i oskadat skick. Presumtionen får emellertid motbevisas. Och enligt utkastets och konventionernas regler om bevisbördan[23] är det – som framgått i avsnitt 4.3.2 – ändock passageraren som skall styrka att hans skada beror av händelse under befordringen. Tillämpad inom det nordiska rättssystemet syns alltså en sådan reklamationsordning bli utan verkligt innehåll. Det är svårt att säga vad dess egentliga syfte är. Måhända skall bevisbördan efter utebliven reklamation enligt formella regler i andra rättsordningar vila tyngre på passageraren än hans normala skyldighet att styrka sin skada och dess anknytning till befordringen. Det bör i så fall inte förbises, att nordisk konventionslagstiftning om passagerarbefordran väl kan förutsättas bli tillämpad av främmande domstolar med stöd av nationella lagkonfliktnormer. De nordiska kommittéerna har

[19] Se luftfartslagen (1957:297) 9 kap. 24 §; NJA II 1960 s. 104 ff, jfr. NJA II 1938 s. 343 f.

[20] Jfr. art. 1:1 i 1957 års internationella konvention om redareansvarets begränsning och 254 § 1 mom. andra stycket SjöL.

[21] Jfr. Dipl.Konf. 1961 s. 179 ff.

[22] Art. 13 Tokyoutkastet, art. 11 passagerarkonventionen och art. 10 resgodskonventionen.

[23] Art. 4:2 Tokyoutkastet, art. 4:3 passagerarkonventionen och art. 4:4 b) resgodskonventionen.

enats om att konventionsenliga reklamationsregler bör tas med i lagförslagen.[24]

I enlighet med Tokyoutkastets regler föreskriver kommittéförslaget femton dagars reklamationsfrist från debarkeringen såvitt gäller personskada och motsvarande frist i fråga om sådan resgodsskada som varken är uppenbar eller klarlagts vid gemensam besiktning i samband med utlämningen. Mot uppenbar resgodsskada skall reklameras senast då godset förs iland (handresgods) eller lämnas ut (annat resgods). Mot förlust av resgods skall reklameras inom 15 dagar från det ilandföring eller utlämning skulle ha ägt rum.

De nordiska kommittéerna har slutligen enats om förslag att passageraren också skall ha reklamationsplikt vid dröjsmålsskada. Mot dröjsmål med befordringen av honom själv skall han i enlighet härmed reklamera inom den frist som konventionsenligt gäller vid personskada och mot dröjsmål med befordringen av resgodset inom den frist som gäller i fråga om resgodsskada. Påföljden för utebliven reklamation mot dröjsmål föreslås, i konsekvens med reklamationsordningen i övrigt, bli den att passageraren presumeras ha kommit iland i rätt tid resp. mottagit resgodset i rätt tid, om han inte styrker motsatsen. Detta kan han naturligtvis åtminstone hos oss göra genom att till fullgörande av normal bevisskyldighet styrka såväl sin skada som dess ursprung i befordringen. Dröjsmål med utlämning av resgods skall även i detta sammanhang konventionsenligt behandlas som resgodsskada; jfr. avsnitten 4.3.2 och 4.3.3 ovan.

4.3.6 Det indispositiva ansvaret (197 och 199 §§)

Enligt 171 § SjöL omfattar bortfraktarens ansvar för passageraren perioden från inskeppning till utskeppning. Det är enligt samma lagrum indispositivt endast i inrikes fart, varmed jämställts fart mellan å ena sidan Sverige och å andra sidan Danmark, Finland eller Norge.[25] Bortfraktaransvaret för resgods torde i fråga om handresgods gälla under samma period och, i fråga om annat resgods, under den tid det är i bortfraktarens vård; jfr 118 och 171–173 §§ SjöL. Genom hänvisning till 122 § SjöL har ansvaret gjorts indispositivt för tiden från lastning till lossning, en period som för handresgods torde motsvaras av tiden från passagerarens inskeppning till hans utskeppning. Men om befordran av annat resgods än handresgods helt eller delvis skall utföras av annan eller om bortfraktaren har rätt att låta annan utföra befordringen av sådant gods, kan han enligt 123 och 172 §§ SjöL förbehålla sig ansvarsfrihet för den tid godset är i den andres hand. Liksom i fråga om passageraren är ansvaret indispositivt endast i inrikes och internordisk fart.

I den mån befordran av passagerare och resgods i annan utrikes fart än som nyss nämnts är underkastad svensk lag, råder för närvarande avtalsfrihet.

Tokyoutkastet föreskriver, liksom passagerar- och resgodskonventionerna, att dess regler skall vara indispositiva. Det sker genom att begreppet befordran definieras[26] så att det omfattar viss period, olika för passagerare, handresgods och annat resgods, samtidigt som det föreskrivs att sådana förhandsavtal som syftar till att befria bortfraktaren från hans konventionsenliga ansvar, sänka ansvarsgränsen eller lägga om bortfraktarens bevisbörda skall vara ogiltiga.[27]

Som framgått under 4.1 i det föregående föreslås ingen motsvarighet till Tokyoutkastets definition av begreppet befordran. De nordiska kommittéerna har enats om att i stället precisera de indispositiva ansvarsperioderna i anslutning till förbud mot förhandsavtal som befriar bortfraktaren från konventionsenligt ansvar, inskränker detta eller lättar hans bevisbörda. Förbudet – som i enlighet

[24] Motsvarande reklamationsregler finns i konossementskonventionen art. 3:6.

[25] Det har skett enligt Kungl. Maj:ts förordnande med stöd av 171 § tredje stycket SjöL. Jfr. SFS 1938:771 och 1939:885.

[26] Art. 1:8. Jfr. art. 1 e) passagerarkonventionen resp. resgodskonventionen.

[27] Art. 17. Jfr. art. 9 passagerarkonventionen och art. 10 resgodskonventionen.

med vad som anförts under 4.3.3 också gäller dröjsmålsansvaret – innebär att sådana avtal är utan verkan.

De indispositiva ansvarsperioderna är enligt kommittéförslaget, i fråga om *passagerare* den tid då han är ombord, under ombord- eller ilandstigning eller under sjötransport mellan fartyg och land, förutsatt att den transporten omfattas av befordringsavgiften eller transportmedlet ställs till förfogande av bortfraktaren, i fråga om *handresgods* den tid då godset är ombord eller förs ombord eller iland, antingen omedelbart eller genom sådan sjötransport som nyss nämnts, och då det är i bortfraktarens förvar på kaj eller i eller på stations- eller annan anläggning i hamn samt i fråga om *annat resgods* tiden från det godset överlämnats till bortfraktaren tills det lämnats ut till passageraren. Om dessa perioder ställs i relation till bestämmelserna i avsnittet Om befordringen, särskilt bortfraktarens ansvar för fartygets behöriga skick m. m., skall man finna att utrymmet för ett dispositivt ansvar jämte det indispositiva praktiskt sett eliminerats.

Som förut påpekats tar kommittéförslaget ej upp motsvarighet till det konventionsenliga undantaget för levande djur i resgodsdefinitionen; jfr. under 4.1.4. I stället undantas levande djur – som enligt kommittéförslagets utgångspunkt i princip kan befordras som resgods – från förbudet mot ansvarsfriskrivning. Följden blir att bestämmelserna om befordran av resgods blir tillämpliga även på levande djur i den mån bortfraktaren inte förbehåller sig ansvarsfrihet för sådana.

Om annan än bortfraktaren av någon anledning helt eller delvis utför befordringen, ådrar han sig enligt kommittéförslaget i allt väsentligt samma ansvar för passageraren och hans resgods som bortfraktaren har; jfr. avsnitt 4.1.2. Den kontraherande och den verkställande redaren blir solidariskt ansvariga gentemot passageraren. Detta är utan tvivel en rationell ordning från passagerarens synpunkt. Emellertid kan det vara rimligt att bortfraktaren får möjlighet att delvis träda ut ur bilden genom att förbehålla sig frihet från ansvar för skada som inträffar under den befordran som annan redare utför.

Problemet är välkänt från lastfarten och har sin största och praktiskt viktigaste verkan där. Det är i svensk praxis erkänt, att bortfraktaren utan hinder av konossementskonventionen kan frita sig från ansvaret för skada på godset under deltransport som utförs av annan.[28]

Ehuru förhållandena vid godsbefordran enligt konossement i viktiga avseenden är helt andra än vid passagerarbefordran förtjänar detta principiella problem att lösas på samma sätt i båda fallen. Lika litet som konossementskonventionen (eller passagerar- och resgodskonventionerna) bör Tokyoutkastet antas resa hinder mot att så sker; utkastet inskränker sig nämligen till, såsom förut framhållits, att reglera befordran som både kontraheras och verkställs av bortfraktaren själv. Bortfraktaren skulle f. ö. kunna nå samma resultat genom att uppträda som förmedlare av den befordran eller del därav som han inte skall verkställa.

De nordiska kommittéerna har enats om att bortfraktaren skall kunna förbehålla sig frihet från ansvar för person-, sak- och dröjsmålsskada som inträffar under sådan befordran som bortfraktaren inte själv verkställer, under förutsättning att befordringsavtalet föreskriver eller det av omständigheterna framgår att befordringen helt eller till bestämd del skall utföras av annan än bortfraktaren. En ansvarsfriskrivning i denna situation befriar ej bortfraktaren från allt ansvar. Fortskaffningsplikten kan han exempelvis inte frita sig från på detta sätt. Han svarar för att han med omsorg väljer undertransportören. Garanti för att denne ikläder eller eljest ådrar sig ett ansvar som helt ersätter bortfraktarens finns visserligen inte. Men i den mån den av kommittén föreslagna regeln om rätt till ansvarsfriskrivning blir tillämplig – vilket i första hand beror av de internationellt privaträttsliga konfliktnormer som läggs till grund för bedömningen – finns det anledning räkna med att de regler om konventionsenligt bort-

[28] NJA 1952 s. 12 och 1962 s. 159; jfr. 123 § SjöL.

fraktaransvar för verkställande transportören som redovisats i avsnitt 4.1.2 också skall tillämpas. I så fall kommer det alltså att finnas laglig täckning för ett komplett bortfraktaransvar, låt vara fördelat på två redare.

4.3.7 Bortfraktarens folk (200 §)

Att sjörättens regler ger bortfraktaren skydd mot vissa ersättningsanspråk, t. ex. genom att bortfraktaren kan bli fri från ansvar för anställdas nautiska fel i vissa fall, hindrar givetvis ej att den skadelidande riktar anspråket mot den skadevållande personligen på utomobligatorisk eller kvasikontraktsrättslig grund. Detta har i praktiken visat sig kunna leda till att bortfraktaren nödgas mer eller mindre frivilligt ytterst svara för ersättningen genom att kompensera skadevållaren för vad han fått ge ut. Därför har inom sjöfarten utvecklats särskilda avtalsklausuler i syfte att bereda bortfraktarens folk samma skydd som det han själv åtnjuter. Dessa klausuler är kända under beteckningen Himalayaklausuler, en beteckning, som de fått efter ett engelskt rättsfall[29] vari en passagerare förde ersättningstalan mot en skadevållande styrman. Himalayaklausulen har vunnit allmänt erkännande i sjörätten[30] och har efterbildats i Tokyoutkastet såväl som i passagerar- och resgodskonventionerna.[31] Den innebär alltså, att bortfraktarens folk har rätt att, mot krav på ersättning för sådan skada som avses i avsnittet om bortfraktarens ansvar för passagerare och resgods, göra samma invändningar om ansvarsfrihet och ansvarsbegränsning som bortfraktaren; de belopp som sammanlagt kan utkrävas av bortfraktaren och hans folk får ej överstiga den ansvarsgräns som gäller för honom. Förutsättningen för att regeln skall träda i tillämpning är att skadevållaren visas ha handlat under utövning av sin tjänst hos bortfraktaren. Skulle skadan ha vållats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden, faller skyddet av denna regel bort. Varken ansvarsfrihet eller ansvarsbegränsning enligt konventionen får då åtnjutas av skadevållaren. Till jämförelse kan här erinras om att motsvarande regel för bortfraktaren – behandlad under 4.3.4 ovan – under samma förutsättning berövar denne rätten till ansvarsbegränsning men inte rätten att åberopa ansvarsfrihet enligt konventionen, t. ex. på grund av preskription. Skillnaden – som går igen i den genom 1968 års tilläggsprotokoll reviderade konossementskonventionen (jfr. art. 4 mom. 5:e och art. 4 bis 2–4 mom.) – är påfallande. Den torde emellertid knappast böra tillmätas nämnvärd praktisk betydelse.

Kommittéförslaget tar upp regler som svarar mot vad som sålunda redovisats. De gör ej undantag för självständiga medhjälpare till bortfraktaren. I den mån de därigenom går längre än konventionsreglerna – vilket är något svårbedömt med hänsyn till tolkningen av uttrycken "servant or agent" i den engelska texten och "préposé" i den franska – torde de innefatta en fullt tillåten utvidgning av dessa regler.

4.3.8 Ersättningstalan (201 §)

Befrielse från och begränsning av ansvar på bortfraktarens sida gäller ej utan vidare utom det rättsförhållande som befordringsavtalet ger upphov till. I och för sig skulle alltså talan kunna föras under åberopande exempelvis av brottsligt förfarande, varvid de vanliga invändningarna om ansvarsfrihet och ansvarsbegränsning skulle sättas ur spel.[32] Detta har ansetts kunna leda till missbruk främst under anglosaxisk rätt. Tokyoutkastet[33] innehåller därför en numera i internationell transporträtt vanlig regel[34] enligt vilken konventionens regler skall tillämpas oavsett på vilken grund ersättningstalan förs. De

[29] /1954/ 2 Lloyd's Rep. s. 267.

[30] Jfr. bl. a. SvJT 1969 s. 22 och 36.

[31] Jfr. art. 15 i Tokyoutkastet, art. 12 i passagerarkonventionen och art. 11 i resgodskonventionen.

[32] Jfr. NJA II 1936 s. 555 och SvJT 1969 s. 22. Jfr. även NJA 1951 s. 656.

[33] Jfr. art. 12, art. 10 passagerarkonventionen och art. 9 resgodskonventionen.

[34] Jfr. SvJT 1969 s. 22.

under 4.3.4 och 4.3.7 behandlade, likaledes konventionsbetingade reglerna om bortfall av konventionsförmåner i händelse av uppsåtligt eller grovt skadevållande sätter dock en bestämd gräns för verkan av förevarande grundsats.

Tokyoutkastet innehåller vidare[35] vissa speciella regler om vem som kan föra ersättningstalan på grund av personskada. Sådan legitimation förbehålls passageraren själv och – för den händelse talan avser ersättning för hans död – hans arvingar eller andra rättsinnehavare eller någon som i honom mistat försörjare, förutsatt att vederbörande enligt lex fori har rätt att göra sådant ersättningsanspråk gällande.

Kommittéförslaget tar, enligt vad de nordiska kommittéerna enats om, upp föreskrifter på grundval av de konventionsregler som här redovisats. För enhetlighets skull föreslås föreskrifterna omfatta även fall av dröjsmålsskada, som ej är konventionsreglerad.

4.4 *Tillämplig lag (203 §)*

Bestämmelserna i SjöL om befordran av passagerare och resgods innehåller inga föreskrifter om när de skall tillämpas.

Tokyoutkastet[36] föreskriver, att konventionen skall tillämpas på varje internationell befordran som utförs med fartyg, registrerat i konventionsstat, eller enligt befordringsavtal, träffat i sådan stat, eller också från avtalsenlig avgångsort i sådan stat. Passagerarkonventionen är tillämplig när fartyget seglar under konventionsflagg eller den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten är belägen i konventionsstat. Anknytningen till bestämmelseorten efterbildades inte när resgodskonventionen antogs, bl. a. av hänsyn till tendenser i den amerikanska sjöfartspolitiken att för kontroll av sjöfarten på USA kräva insyn i rättsförhållanden som stiftats i Europa och till farhågor för att sådana tendenser skulle vinna rättsteknisk näring om bestämmelseorten såsom anknytningsmoment godtogs i internationella sjörättsliga fördrag. Resgodskonventionens föreskrifter om tillämpligheten fick i stället den innebörd som Tokyoutkastet nu har.

Det har tidigare inte varit vanligt i nordisk sjörättslagstiftning att lagfästa normer för lagstiftningens tillämplighet. De genom 1964 års sjölagsändringar införda bestämmelserna om redareansvarets begränsning innehåller dock sådana, på 1957 års internationella konvention i ämnet byggda regler.[37] Och i kommitténs senaste delbetänkande om bl. a. sjöpanträtt finns en motsvarande bestämmelse.[38]

De nordiska kommittéerna har enats om att till bestämmelserna om befordran av passagerare och resgods bör fogas uttryckliga föreskrifter om bestämmelsernas tillämplighet, grundade på Tokyoutkastets regler härom. Sådana föreskrifter bör avfattas i anslutning till gängse internationellt privaträttsliga normer och sålunda ej uteslutande anvisa svenska bestämmelser som tillämpliga på befordran av passagerare och resgods i de lägen Tokyoutkastet anger. Även annan konventionslagstiftning måste kunna komma i fråga, exempelvis lagen på utrikes avgångsort ifall denna är belägen inom det blivande konventionsområdet. Den metod som valts för kommitténförslaget är alltså att anvisa de svenska bestämmelserna och annan konventionslagstiftning såsom alternativa statuter. Inom denna ram får valet träffas med tillämpning av hävdvunna grundsatser i den internationella privaträtten. Utöver de fall som skall föranleda konventionstillämpning enligt Tokyoutkastets regler bör det vara ändamålsenligt att föreskriva sådan lags tillämplighet också för det fall att befordringen har avtalsenlig bestämmelseort i Sverige eller annan stat inom det blivande konventionsområdet. Det stämmer med passagerarkonventionens regler och möter i och för sig intet hinder i Tokyoutkastet. De sjöfartspolitiskt färgade farhågor som ligger bakom det sistnämnda utkastets begränsning i förhållande till passagerarkonventionen förtjänar inte beaktande i

[35] Jfr. hänvisningarna i not 33.

[36] Art. 2, jfr. art. 2 passagerar- och resgodskonventionerna.

[37] Jfr. 262 § SjöL.

[38] Jfr. SOU 1970:74, sjölagsförslaget 259 §.

detta sammanhang; därom har rått enighet under de nordiska kommittéöverläggningarna.

Ehuru de svenska bestämmelserna naturligtvis utan vidare skulle gälla befordran i inrikes fart, har det ansetts att föreskrifter av detta slag inte lämpligen bör formas så att de ens ger sken av att den inrikes farten skulle falla utom vår tvingande lagstiftning. Tillämplighetsföreskrifterna föreslås alltså inte bli begränsade till internationell befordran såsom av naturliga skäl är fallet med Tokyoutkastets regler.

5 Specialmotivering till 6 kap. sjölagsförslaget

171 §

I denna paragraf definieras bortfraktaren *(första stycket)* passageraren *(andra stycket)* och resgodset *(tredje stycket)* så som utvecklats i den allmänna motiveringen; jfr. 4.1.2 – 4.1.5.

För tydlighets skull anger texten att bortfraktaren kan vara en redare eller befraktare – i vilket fall denne har ställning av underbortfraktare – eller någon som ej behöver ha ställning av redare eller befraktare.

Bestämmelser om ansvarighet för den redare som faktiskt verkställer en befordran, dvs. när den utförs av annan än den kontraherande redaren, finns i 174 § och bestämmelser om dem som följer med fartyget utan att vara passagerare eller ombordanställda i 175 §.

172 §

Kommittéförslaget anger i denna paragraf vilka av kapitlets bestämmelser som är dispositiva och vilka som är tvingande. De är dispositiva i den mån annan föreskrift inte ges.

Sådan föreskrift föreslås självfallet för de konventionsbetingade bestämmelserna på det sätt Tokyoutkastet preciserar deras tvingande innebörd. Och den finns i 197 §, vartill förevarande paragraf alltså hänvisar. Undantag från avtalsfriheten måste naturligtvis också gälla kapitlets regler om passagerarens skyldighet att iaktta regler om ordning och säkerhet ombord, om tvång för att hävda sådan ordning och säkerhet samt om straffprocessuella ingripanden mot passageraren (179 §). De bestämmelser i befordringsavsnittet som i övrigt undantas från avtalsfriheten, såtillvida att bestämmelserna ej kan åsidosättas till nackdel för passageraren, rör retentionsrätt i resgods (183 §), passagerarens hävningsrätt vid fördröjd avgång (184 § andra stycket), fortskaffningsplikten sådan den preciserats i 185 § och befordringsavgiften vid ofullbordad resa (186 och 188 §§). Härom hänvisas till den allmänna motiveringen.

173 §

Det i den allmänna motiveringen redovisade undantaget för befordran på järnväg i vissa fall (jfr 4.1.6) har fått sin plats i förevarande paragraf.

174 §

Denna paragraf rör den som utför befordringen utan att ha kontraherat densamma och förhållandet mellan honom, passageraren och bortfraktaren.

Enligt *första stycket* är den verkställande redaren, så som utvecklats i den allmänna motiveringen (jfr 4.1.2), solidariskt ansvarig såsom bortfraktare jämte den kontraherande redaren. Det sker genom hänvisning till de av kapitlets bestämmelser som skall

tillämpas på den verkställande redaren, nämligen flertalet av dem; undantag görs endast för sådana som väsentligen rör befordringsavtalets parter.

Andra stycket reglerar förhållandet mellan kontraherande och verkställande redare genom allmän hänvisning till kapitlets bestämmelser och bestämmelserna om befraktning i 5 kap. SjöL.

175 §

I denna paragraf tas den bestämmelse upp – behandlad under 4.1.3 i den allmänna motiveringen – som ger redaren rätt till samma försvar mot skadeståndsanspråk av person som medföljer fartyget utan att vara ombordanställd eller befordras som passagerare, förutsatt givetvis att sådant anspråk alls kan göras gällande mot redaren.

176 §

I *första* och *andra* styckena av förevarande paragraf regleras bortfraktarens skyldighet att sörja för fartygets behöriga skick och för passagerarens och resgodsets säkerhet under befordringen. Som utvecklats i den allmänna motiveringen (jfr under 4.2.2) hör också hit ansvaret för att passagerarens bästa tillgodoses och för att resgods ej utan stöd i avtal eller sedvänja förs på däck som är öppet för vind och sjö.

I *tredje stycket* finns den grundläggande regeln om bortfraktarens fortskaffningsplikt och om deviation; de har båda behandlats uttömmande i den allmänna motiveringen under 4.2.3.

177 och 178 §§

I dessa paragrafer tar kommittéförslaget upp de bestämmelser om substitution på bortfraktarens *(177 §)* resp. passagerarens *(178 §)* sida som utvecklats i den allmänna motiveringen under 4.2.4.

179 §

Kommittéförslaget tar här upp bestämmelser om passagerarens skyldighet att iaktta föreskrifter om ordning och säkerhet ombord *(första stycket)* samt om vissa tvångsmedel för bl. a. straffprocessuella ändamål *(andra stycket)*, jfr i den allmänna motiveringen under 4.2.5.

180–183 §§

I dessa paragrafer för kommittéförslaget samman bestämmelser om resgodset. De har behandlats utförligt i den allmänna motiveringen; jfr under 4.2.6.

I *180 § första stycket* slås fast, att passageraren får medföra resgods i skälig omfattning. I paragrafens *andra stycke* regleras passagerarens upplysningsplikt rörande resgodset och skyldighet att märka farligt gods.

Bortfraktarens rätt att vägra ta emot resgods som kan vålla fara eller väsentlig olägenhet ombord regleras i *181 § första stycket* medan hans befogenheter om sådant resgods likväl förts ombord preciseras i *andra och tredje styckena* av samma paragraf. I *182 §* föreskrivs skyldighet för passageraren att ersätta skada som hans resgods orsakar bortfraktaren.

I *183 §* regleras bortfraktarens retentionsrätt i resgods.

184 §

I *första stycket* av denna paragraf föreskrivs, att bortfraktaren ej är skyldig att utföra befordringen, om fartyget går förlorat eller kondemneras före resans början. Huruvida han ändock kan bli skadeståndsskyldig gentemot passageraren är en fråga, som ej löses i förslaget. *Andra stycket* ger passageraren hävningsrätt för det fall att fartygets avgång från den ort där resan skall börja blir väsentligt fördröjd. Bestämmelserna har behandlats under 4.2.7.

185 §

I *första stycket* av förevarande paragraf preciseras bortfraktarens fortskaffningsplikt för den händelse uppehåll eller avbrott inträder i resan; jfr under 4.2.3. Dessutom föreskrivs viss hävningsrätt för passageraren, om fortskaffningsplikten försummas jfr under 4.2.7.

Andra stycket innehåller en bestämmelse om bortfraktarens skyldighet att på lämpligt sätt svara för passagerarens uppehälle och bära kostnaden därför, om passageraren måste uppehålla sig iland på grund av haveri eller annan orsak som hänför sig till fartyget. Bestämmelsen svarar i sak mot 179 § SjöL. Lydelsen är något jämkad.

186–188 §§

I dessa paragrafer ges föreskrifter för fall av passagerarens tillbakaträdande, om parternas ömsesidiga hävningsrätt i vissa situationer och om befordringsavgiften vid ofullbordad resa. Jfr den allmänna motiveringen under 4.2.7–9.

189–191 §§

Kommittéförslaget tar i dessa paragrafer upp reglerna om bortfraktaransvaret för passagerares dödsfall och för personskada (189 §), för resgodsskada (190 §) och för dröjsmålsskada (191 §); jfr i den allmänna motiveringen under 4.3.2 och 4.3.3. Bestämmelserna avser totalförlust av resgods lika väl som skada på godset.

Det bör anmärkas angående den regel som likställer utlämningsdröjsmål med resgodsskada att konventionsregeln i Tokyoutkastet (art. 1:7) gör uttryckligt undantag för sådant dröjsmål med resgodsutlämning som beror av strejk eller lockout. Det är osäkert hur detta rätteligen skall förstås: som ett undantag vilket alltid befriar bortfraktaren från att såsom sakskada ersätta sådan dröjsmålsskada eller ett utslag av den i internationella sammanhang vanliga fallenheten för kasuistiska föreskrifter. I det senare fallet kan helt bortses från konventionsregelns nämnda undantag, eftersom den då täcks av kravet på fel eller försummelse på bortfraktarens sida för att skadeståndsskyldighet alls skall komma i fråga. I det förra fallet bör det även utan uttrycklig föreskrift vara möjligt att i tillämpningen beakta hur bestämmelsen tolkas internationellt. De nordiska kommittéerna har enats om att ej ta upp något uttryckligt undantag för strejk och lockout i detta sammanhang.

Beträffande ansvarsfriheten för s. k. nautiskt fel, som orsakat skada på passagerarens fordon, vill kommittén fästa uppmärksamheten vid en formell avvikelse mellan å ena sidan svensk och finlandssvensk text och å andra sidan dansk och norsk text. Ansvarsgrunden gäller endast under befordringen ("during the carriage"). Detta har i dansk och norsk text föranlett särskild bestämmelse. På svensk och finsk sida har man föredragit att endast återge konventionstexten på den punkten.

192 §

Bestämmelserna om ansvaret för förlust och skada kompletteras med en särskild bestämmelse om jämkning av skadestånd på grund av passagerares medvållande, vilken fått sin plats i denna paragraf. Denna grundar sig på uttrycklig regel i Tokyoutkastet,[1] som tillåter sådan jämkning med tillämpning av domstolslandets lag. Bestämmelsen kan i och för sig tillämpas vare sig svensk eller främmande konventionslagstiftning gäller för rättsförhållandet i övrigt: jfr 203 §, behandlad i den allmänna motiveringen under 4.4.

Jämkningsregeln kan jämföras med 5 kap. 6 § i den skadeståndslag varom förslag remitterats till lagrådet den 19 mars 1971. Samma lagförslag innehåller också bestämmelser om jämkning av principalansvaret i vissa fall; jfr 3 kap. 6 §. Någon annan jämkningsgrund än passagerarens medvållande erkänns emellertid ej av Tokyoutkastet, ej heller av passagerar- och resgodskonventio-

[1] Art. 6. Jfr art. 5 i passagerar- och resgodskonventionerna.

nerna. Kommittén förutsätter därför, att det i förhållandet mellan bortfraktare och passagerare inte finns utrymme ens för analogisk tillämpning av den föreslagna regeln om jämkning av principalansvar. Det konventionsbetingade ansvarssystemet skulle eljest i det enskilda fallet kunna sättas ur spel helt eller delvis.[2]

Konventionssystemet inverkar ej på möjligheterna att med tillämpning av 67 § andra stycket SjöL eller 50 § andra stycket SjmL jämka skadestånd som ombordanställda kan åläggas utge till passageraren. Ty den s. k. Himalayaklausulen (jfr under 4.3.7) syftar till att ge bortfraktarens folk samma försvarsmöjligheter som bortfraktaren själv, inte till att begränsa de övriga möjligheter i den vägen som kan stå dem till buds enligt nationell rätt.[3]

193 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om bevisbördan i olika fall, väsentligen byggda på Tokyoutkastet. Föreskrifter om passagerarens bevisbörda har samlats i *första stycket* medan bortfraktarens bevisbörda framgår främst av *andra stycket*. Utöver vad som anförts i den allmänna motiveringen – jfr under 4.3.2 och 4.3.3 – bör nämnas, att föreskrifterna i *tredje stycket* konventionsenligt ålägger bortfraktaren att bevisa medvållande på passagerarens sida.[4]

194 och 195 §§

I dessa paragrafer regleras bortfraktarens rätt till ansvarsbegränsning *(194 §)* till bestämda högsta belopp i s. k. Poincaréfrancs allt efter skadans art ävensom hans förlust av begränsningsrätten i vissa fall *(195 §)*.

Motiveringen härtill finns under 4.3.4 i det föregående. Det bör tillfogas, att inom begränsningsbeloppen i de olika skadefallen ej skall rymmas ränta och rättegångskostnader. I paragrafen hänvisas till sjölagsförslagets 348 § som upptar bestämmelser om vad som förstås med franc och hur omräkning skall ske till svenskt mynt.

Här kan vidare beträffande den ansvarsgräns för förlust på grund av dröjsmål som avses i 194 § punkt 5 – dubbla befordringsavgiften – anmärkas att om tilläggsavgift utgår för transporten av resgods denna självfallet skall medräknas i befordringsavgiften. De sammanlagda befordringsavgifterna bör utgöra ansvarsgränsen även om dröjsmålsskadan hänför sig enbart till passagerarens person eller enbart till resgods, i vart fall om passageraren och resgodset transporteras med samma fartyg. Sker transporten med olika fartyg men utan tillägg för resgods, synes övervägande skäl tala för att den dubbla befordringsavgiften också då skall vara ansvarsgräns även om endast resgodset blir fördröjt.

196 §

Paragrafen innehåller de i den allmänna motiveringen under 4.3.5 behandlade reklamationsreglerna. I *första stycket* regleras fall av kroppsskada och dröjsmål med personbefordran, i *andra stycket* resgodsskada och dröjsmål med resgodsbefordran samt i *tredje stycket* undantaget från reklamationsplikt när gemensam besiktning ägt rum.

197 §

I denna paragraf finns föreskrifter med förbud för bortfraktaren att på förhand förbehålla sig befrielse från eller inskränkning i sin konventionsenliga ansvarighet; jfr under 4.3.6 i den allmänna motiveringen. *Första stycket* tar upp förbudet och bestämmer ansvarsperioderna medan *andra stycket* innehåller undantag för levande djur.

198 §

Kommittéförslaget reglerar under *första*

[2] Jfr lagrådsremissen s. 223 ff, 520 ff och 528.

[3] Dessa lagrum föreslås få ändrad lydelse enligt lagrådsremissen med förslag till skadeståndslag. Se nämnda förslag 4 kap. 1 §. Jfr SvJT 1971 s. 375 f.

[4] Jfr art. 6 Tokyoutkastet och art. 5 i passagerar- och resgodskonventionerna.

stycket av denna paragraf bortfraktarens rätt att förbehålla sig att passageraren står viss självrisk; jfr under 4.3.4 i den allmänna motiveringen. I *andra stycket* hänvisas till 195 §, varav följer att bortfraktaren går förlustig rätten att åberopa självriskklausul, om han själv vållat skadan så som anges i 195 §.

199 §

Paragrafen innehåller de regler om rätt till ansvarsfriskrivning för befordran, som utförs av annan än bortfraktaren, vilka behandlats i den allmänna motiveringen under 4.3.6.

200 §

I denna paragraf tar kommittéförslaget upp den s. k. Himalayaklausulen, som berättigar bortfraktarens folk till samma försvarsmedel mot skadeståndskrav som bortfraktaren själv kan använda *(första stycket)*, och den regel enligt vilken denna rätt faller bort i fall av kvalificerat skadevållande *(andra stycket)*; jfr under 4.3.7 i det föregående.

201 §

Här finns de i den allmänna motiveringen behandlade bestämmelserna om ersättningstalan; jfr 4.3.8. *Första* och *andra styckena* reglerar saklegitimation och *tredje stycket* gör konventionsreglerna tillämpliga oavsett vilken grund som åberopas för ersättningstalan.

202 §

Sjölagsförslaget innehåller konventionsenligt vissa bestämmelser om prorogation och preskription. Dessa har av systematiska skäl placerats i 14 och 15 kap. SjöL. För att bevara parallellitet med de övriga nordiska texterna, som reglerar dessa frågor i förevarande paragraf, har här tagits upp hänvisningar till nämnda kapitel.

203 §

I denna paragraf regleras bestämmelsernas tillämplighet så som motiverats under 4.4 i det föregående.

6 Motivering till ändring i 8 kap. SjöL

6.1 *Allmänt*

Reglerna i 1910 års internationella konvention om fartygs sammanstötning togs upp i 8 kap. SjöL genom 1913 års sjölagsändringar. SjöL har i dessa delar ej undergått revision i sak. I samband med 1967 års sjölagsändringar – vilka innefattade en redaktionell omarbetning av kapitlets bestämmelser – uppdrogs emellertid åt kommittén att i samråd med de övriga nordiska kommittéerna söka en enhetlig nordisk lösning av ett spörsmål om regressrätt mellan solidariskt ansvariga kollisionsparter.[1] Under det nordiska samarbetet har dessutom väckts fråga om jämkning av den konventionsbetingade definitionen av s. k. oegentlig sammanstötning.

6.2. *Regressrätten*

Enligt art. 4 sammanstötningskonventionen (SÖ 1913:12) skall fartyg som stöter samman svara var för sig för egendomsskada i förhållande till den skuld som föreligger på resp. sida men solidariskt för personskada med inbördes regressrätt efter skuldförhållandet. Det överlämnas till nationell lag att bestämma vilken verkan på regressrätten som kontraktuell eller legislativ begränsning av redares ansvar gentemot ombordvarande personer skall tillerkännas. På den punkten kunde nämligen en samlad lösning ej nås i själva konventionen.

De nordiska lagförslag som lades fram i Danmark, Norge och Sverige på grundval av sammanstötningskonventionen upptog samtliga en särskild bestämmelse i dåvarande 222 § SjöL enligt vilken förbehåll om ansvarsfrihet för personskada på grund av sammanstötning – i kontraktsförhållandet mellan bortfraktaren och passageraren – skulle vara utan verkan; i och för sig var sådana friskrivningar eljest tillåtna.

Detta ansågs vara ett följdriktigt ställningstagande, betingat av det solidariska ansvaret för sådana skador. På grund av en sådan bestämmelse skulle den skadelidande, utan hinder av att han "frånsagt sig rätten till ersättning hos den ene",[2] kunna få ut hela ersättningen av den andre. I fråga om regleringen av regressrätten hade valet närmast stått mellan att låta den som utgivit hela ersättningen bära denna ensam utan regressrätt mot den andre eller att medge sådan regress utan hänsyn till om den andre genom avtal förbehållit sig ansvarsfrihet. Att avskära regressrätten skulle innebära uppenbar orättvisa medan det i stället skulle innebära inkonsekvens att medge sådan rätt, eftersom en friskrivningsklausul då kunde åberopas mot den skadelidande men ej mot regressökanden. Man borde därför ta steget fullt ut och medge att såväl den skadelidandes ersättningskrav som regressrätt kunde göras gällande utan hinder av friskrivnings-

[1] Jfr NJA II 1967 s. 71 (prop. 1966:145 s. 95).
[2] Jfr prop. 1912:26 s. 24 (se även norsk Ot. prp. nr 9/1912 s. 23).

klausul; sådana klausuler borde alltså inte vara giltiga för sammanstötningsfall. Lösningen ansågs dessutom ha fördelen att utgöra ett steg i riktningen mot att begränsa de på den tiden använda mycket långtgående s. k. negligenceklausulerna.

I den svenska riksdagsbehandlingen uteslöts den föreslagna ogiltighetsregeln. Det skedde med hänvisning till att den brittiska konventionslagstiftningen, som då antagits,[3] bevarat avtalsfriheten på området och därmed friskrivningsklausulernas giltighet och att de svenska redarna inte borde ställas sämre än de brittiska.[4] Även om det ligger nära till hands att anta att svensk rätts ståndpunkt här överensstämmer med den brittiska, är det likväl svårt att utan stöd av uttrycklig lagregel konstruera en begränsning av regressrätten som svarar mot den brittiska. I litteraturen[5] har därför antagits, att svensk rätt snarare bör tillskrivas innebörden att regressrätten är självständig och kan utövas utan hinder av friskrivningsklausuler. Detta har också antagits vara dansk rätts ståndpunkt, ty ej heller i den danska sjölagen togs upp någon regel som förklarar friskrivningsklausulerna verkningslösa.

Ogiltighetsregeln uteslöts även i den norska lagstiftningen med hänvisning till att så skett i Danmark och Sverige. I stället valdes emellertid lösningen att beskära regressökandens rätt med hänsyn till den lagreglerade eller kontraktsbestämda befrielse från eller begränsning av ansvarighet som regressgäldenären kunde åberopa mot den skadelidande. I 1939 års finska sjölagstiftning valdes åter en tredje lösning, nämligen den att berättiga den ena kollisionsparten till samma ansvarsfrihet eller ansvarsbegränsning gentemot tredje man som den andre har enligt lag eller laggillt förbehåll.

De tre principiellt skilda lösningar som sålunda kan urskiljas i den nordiska rätten härvidlag uttömmer också på det hela taget de möjligheter att lösa regressfrågan som står till buds, sedan man väl godtagit en ordning med rätt till ansvarsfrihet och ansvarsbegränsning vid passagerarbefordran. Ingen av dem är invändningsfri eller helt tillfredsställande. Att underkasta den skadelidande passageraren samma inskränkning i skadeståndsrätten gentemot tredje man som den vilken gäller i rättsförhållandet mellan passageraren och bortfraktaren, stämmer knappast väl med grunderna för sammanstötningskonventionens regler om solidariskt ansvar för personskada; en tvingande internationell reglering av bortfraktaransvaret kan visserligen minska vikten av en sådan invändning. Att förena full skadeståndsrätt gentemot tredje man med obeskuren regressrätt för denne är säkerligen konventionsenligt men kan i stället leda till den anmärkningsvärda konsekvensen att bortfraktaren riskerar att få betala högre skadestånd, om hans fartyg har ringa del i sammanstötningen än om det är ensamt vållande. Den tredje lösningen, som alltså begränsar sig till en viss inskränkning av regressrätten, är även den förenlig med konventionen, eftersom just detta problem lämnats öppet. Men den kan medföra att den ena kollisionsparten nödgas bära en slutlig andel av skadeståndet som står i klart missförhållande till hans del i sammanstötningen. Också denna invändning kan emellertid sägas minska i vikt i den mån bortfraktaransvaret underkastas tvingande reglering av den typ Tokyoutkastet innebär.

De nordiska kommittéerna har enats om att utesluta den lösning som innebär att den skadelidande passagerarens ersättningsanspråk beskärs. Man anser inte att någon av de återstående har klart rättspolitiskt företräde men har stannat för att som samnordisk lösning föreslå att bortfraktaren berättigas att även mot sin kollisionspart åberopa sådan ansvarsfrihet eller ansvarsbegränsning som han kan göra gällande mot den skadelidande passageraren med stöd av svensk eller däremot svarande utländsk lag eller lagligt förbehåll. Den lag som är tillämplig på befordringen av passageraren kommer alltså

[3] Jfr Maritime Conventions Act, 1911 sect. 2–3.

[4] Jfr Första kammarens prot. 23 s. 88 ff och Andra kammarens prot. III 28 s. 64 ff.

[5] Jfr Schmidt, Föreläsningar i sjörätt, Lund 1944, s. 147 ff.

enligt kommittéförslaget att sätta sin prägel också på regressanspråket.

Ehuru sammanstötningskonventionen föreskriver solidarisk ansvarighet för kollisionsparter endast i fråga om personskada, förekommer det i främmande rättsordningar – såsom i amerikansk rätt – att solidariskt ansvar kan utkrävas också vid lastskada. Eftersom regressanspråk i sådana fall kan tänkas bli bedömda självständigt,[6] bör det inte saknas stöd i svensk lag att även mot sådant anspråk göra gällande den rätt till befrielse från eller begränsning av ansvaret som kunnat åberopas i fråga om huvudkravet. Kommittéförslaget innebär därför, att den nyss motiverade regeln rörande regresskrav i fall av personskada formas som en självständig regel utan anknytning till viss typ av skada.

Enligt förslaget införes den nya regeln i *ett nytt fjärde stycke av 220 § SjöL;* den avser såväl regressrätten som dess begränsning. Därmed åsyftas alltså både sådana regler i svensk eller främmande lag som utan vidare inskränker bortfraktarens ansvarighet och sådana regler som tillåter vissa förbehåll. Främmande rätt får här godtas i den mån den någotsånär svarar mot svensk rätt; från våra tvingande ansvarsregler väsentligt avvikande regler om ansvarsfrihet eller ansvarsbegränsning för bortfraktaren skall alltså inte godtas som svarande mot svensk lag utan korrigeras med tillämpning av denna. I regel kan hänsyn till ordre public tänkas motivera en sådan korrigering. Vidare utmönstras ej endast den nuvarande regressregeln i 220 § tredje stycket SjöL utan även föreskriften där att regresskravet har samma sjöpanträtt som huvudkravet. Denna föreskrift blir nämligen överflödig både enligt 3 § förmånsrättslagen (1970:979), vilken träder i kraft den 1 januari 1972, och enligt 256 § sjölagsförslaget i kommitténs föregående delbetänkande SOU 1970:74 om bl. a. sjöpanträtt och fartygshypotek.

När i den föreslagna bestämmelsen hänvisas till föreskrifter om inskränkning av bortfraktarens ansvarighet i bl. a. 5 kap. SjöL avses att härunder innefattas föreskrifter i 1936 års konossementslag i den mån sådana enligt ingressen till nämnda lag skall tillämpas i stället för vad SjöL innehåller i motsvarande delar.

En följd av regleringen i det nya fjärde stycket av 220 § blir att hänvisningen till 220 § i 347 § första stycket 4 jämkas.

6.3 *Oegentlig sammanstötning*

Enligt 222 § SjöL skall bestämmelserna om sammanstötning tillämpas även när *till följd av fartygs manövrering eller på annat sätt* skada av ett fartyg orsakas på ett annat fartyg eller personer eller gods därpå, utan att fartygen stöta samman. Bestämmelsen har sitt ursprung i art. 13 sammanstötningskonventionen där motsvarande formulering är denna:

"... soit par exécution ou omission d'une manoeuvre, soit par inobservance des règlements..."

"... either by the execution or non-execution of a manoeuvre or by the non-observance of the regulations..."

Bestämmelsen i SjöL har i jämförelse med formuleringen i konventionen en alltför vidsträckt innebörd i det att den i och för sig täcker även sådana händelser som att brand eller explosion på ett fartyg skadar ett intilliggande fartyg. Vid bestämmelsens tillkomst anmärktes också detta från lagrådets sida men förslaget vidhölls i propositionen under åberopande av att föga utsikt fanns att Danmark och Norge skulle gå med på jämkning och att frågan var utan praktisk betydelse i sak.[7]

De nordiska kommittéerna har nu enats om att föreslå sådan jämkning i bestämmelsens lydelse att den bringas i bättre överensstämmelse med konventionstexten. Kommittén föreslår, att avfattningen blir denna: "... till följd av fartygs manövrering eller på *liknande* sätt..."

[6] Jfr ND 1963 s. 175.
[7] Jfr NJA II 1913 s. 202.

7 Motivering till ändring i 14 kap. SjöL

7.1 *Prorogation*

I samband med 1967 års sjölagsändringar infördes i 14 kap. SjöL (336 o. följ. §§) rättegångsbestämmelser för sjörättsmål.[1] Några sakliga ändringar vidtogs ej då, bortsett från förfarandet i dispaschmålen. Sjörättsmål skulle alltjämt handläggas av rådhusrätt såsom första domstol, varjämte enligt särskild författning vissa häradsrätter hade behörighet att uppta sjörättsmål.

År 1969 fattades beslut om en enhetlig underrättsorganisation, vilken trädde i kraft den 1 januari 1971. Härav föranledda ändringar i 14 kap. SjöL genomfördes, efter förslag av sjölagskommittén, enligt lag 1970:919. Därvid inskränktes de för sjörättsmål (bortsett från dispaschmålen) behöriga domstolarna i första instans till sju i SjöL angivna tingsrätter.[2]

Med de avvikelser som framgår av SjöL är rättegången i sjörättsmål underkastad samma regler som gäller för den allmänna processen. I sin ursprungliga lydelse innehöll SjöL en bestämmelse som gav parterna en viss prorogationsrätt; hade de överenskommit att tvist fick instämmas till viss annan rådhusrätt än den som enligt huvudregeln var behörig för målet, stod det käranden fritt att väcka talan vid denna domstol. Prorogationsbestämmelsen i SjöL upphävdes vid införandet av nya rättegångsbalken, eftersom en hänvisning i SjöL till rättegångsbalkens forumregler ansågs medföra att prorogationsreglerna i 10:16 RB blev tillämpliga i förhållandet mellan domstolar med behörighet att uppta sjörättsmål.[3]

Enligt nuvarande lydelse av 336 och 337 §§ SjöL är i tvistemål rörande förhållande som avses i SjöL första domstol Luleå, Sundsvalls, Stockholms, Kalmar, Malmö, Göteborgs eller Karlstads tingsrätt och i fråga om behörigheten för nämnda tingsrätter att upptaga tvistemål gäller som huvudregel att bestämmelserna om laga domstol i tvistemål i allmänhet har motsvarande tillämpning. Rör målet uteslutande annat fartyg än handelsfartyg eller fiskefartyg, får målet upptas även av tingsrätt som är behörig enligt RB.

I litteraturen har – med utgångspunkt i bestämmelsen i RB 10 kap. 17 § första stycket 3 att den behörighet att såsom första instans uppta tvistemål som enligt föregående bestämmelser i RB eller enligt prorogationsavtal tillkommer allmän domstol inte gäller tvist, som enligt lag må upptagas allenast av "vissa särskilda tingsrätter" – ifrågasatts om ej en uttrycklig bestämmelse angående tillåtligheten av prorogation av sjörättsmål borde införas i SjöL.[4] En sammanställning av bestämmelserna i RB och SjöL med uttalanden vid tillkomsten av 1970 års ändringar i 14 kap.

[1] NJA II 1967 s. 141 f.

[2] Se prop. 1970 nr 185.

[3] Se Erik Söderlund, Rättegångsbalken (1970), s. 244.

[4] Jfr Söderlund a. a. s. 246.

SjöL synes dock klart visa att därvid ej åsyftades att åstadkomma någon principiell ändring i vad som tidigare gällt i fråga om i och för sig behöriga domstolars inbördes behörighet att ta upp sjörättsliga tvistemål.[5] Något förtydligande i förevarande hänseende torde därför ej vara behövligt.

Beträffande sjörättsliga tvistemål finns alltså prorogationsrätt, vilken – när målet icke rör uteslutande annat fartyg än handelsfartyg eller fiskefartyg – är inskränkt till kretsen av de sju behöriga sjörättsdomstolarna. Hinder möter ej att träffa prorogationsavtal för framtida tvist.

Enligt lagen om skiljemän (1929:145) är det möjligt för parter att underkasta en tvist avgörande av skiljemän, i stället för domstols bedömande. Detta gäller även framtida tvist.

Tokyoutkastet[6] förbjuder förhandsavtal som begränsar kärandens val av forum på annat sätt än till tre alternativa fora, nämligen domstolen för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse eller för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten eller också domstol i den stat där käranden har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftställe för sin rörelse där och är underkastad den statens domsrätt. Skiljeavtal på förhand förbjuds helt. Resgodskonventionen föreskriver motsvarande ordning medan passagerarkonventionens förbud är generellt och ej förenat med möjlighet att på förhand avtala ens om vissa alternativa fora efter kärandens val.

Tokyoutkastets liksom resgodskonventionens reglering av prorogationsspörsmålet innefattar – i motsats till passagerarkonventionen – enligt kommitténs mening en godtagbar lösning. För enkelhets skull bör den inte begränsas till tvister som faller under konventionsbetingade regler utan gälla alla tvister på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods. De nordiska kommittéerna har enats härom.

Kommittén föreslår, att bestämmelser med förbud mot prorogation så som Tokyoutkastet föreskriver tas upp i ett nytt *andra stycke av 337 § SjöL*. Detta föranleder att nuvarande andra stycket med redaktionell jämkning blir nytt tredje stycke i samma paragraf.

De nya bestämmelserna medger givetvis fri prorogation efter det att den händelse inträffat som ger upphov till tvist.

[5] Prop. 1970:185 s. 17 och 28 ff; jfr Stencil Ju 1969:18 s. 9 f och 19 f.
[6] Jfr art. 16 och 17.

8 Motivering till ändring i 15 kap. SjöL

8.1 *Preskription*

Enligt 284 § SjöL preskriberas ersättning för skada på passagerares person inom två år från den dag skadan inträffade och ersättning för resgodsskada inom två år från den dag godset avlämnats eller bort avlämnas.

Tokyoutkastet[1] föreskriver särskilda preskriptionstider som ligger de nuvarande svenska reglerna tämligen nära. Ersättning på grund av passagerares kroppskada skall således preskriberas två år från ilandstigningen och ersättning på grund av hans dödsfall två år från det ilandstigningen skulle ha ägt rum. Avled han efter ilandstigningen på grund av skada som inträffat under resan, skall preskriptionstiden vara två år från dödsfallet men högst tre år från ilandstigningen. Ersättning på grund av förlust av eller skada på resgods skall preskriberas två år från det godset förts iland eller skulle ha förts iland. Egentligen ger konventionstexten ingen utgångspunkt för fristen i det fall att godset gått förlorat utan att också fartyget gått förlorat. Men det får antas bero på förbiseende.

Tokyoutkastet innehåller i detta sammanhang också en särskild regel enligt vilken fråga om förlängning av eller avbrott i preskriptionstid skall prövas enligt domstolslandets lag med den reservationen att talan aldrig får väckas senare än tre år från det ilandstigning eller ilandföring ägt rum eller skulle ha ägt rum.

De nordiska kommittéerna har enats om förslag på grundval av Tokyoutkastets regler. Därvid har det ansetts ändamålsenligt att för enkelhets skull underkasta ersättningsanspråk för dröjsmålsskada samma preskriptionsregler som anspråk enligt konventionsbetingade regler. Även föreskriften att frågor om förlängning av och avbrott i preskriptionstid prövas enligt lex fori har ansetts böra vara generell.

Redan i föregående delbetänkande, SOU 1970:74, föreslog kommittén att preskriptionsbestämmelserna i 284 § SjöL skulle föras över till en ny *347 §* i kapitlet med särskilda bestämmelser. De preskriptionsbestämmelser som här motiverats föreslås därför bli införda i den paragrafen. Därvid behandlas passagerares personskada i *första stycket* punkt 5, lastskadefall för sig under ny punkt 6 – i sak överensstämmande med nuvarande punkt 5 – och resgodsskador för sig under ny punkt 7. Regeln om prövning av preskriptionsavbrott och preskriptionsförlängning enligt lex fori tas upp i ett nytt *fjärde stycke.*

8.2 *Poincaréfranc*

Enligt 255 § 2 mom. första stycket SjöL förstås med franc en enhet som innehåller 65.5 mg guld av 900/1 000 finhet, dvs. den i sjö- och lufträtten välkända s. k. Poincaré-

[1] Jfr art. 14.

francen. Bestämmelsen grundar sig på 1957 års internationella konvention om redareansvarets begränsning. Lagrummet upptar också en regel om omräkning till svenskt mynt. Tokyoutkastet räknar med begränsningsbelopp i Poincaréfranc.[2] Omräkning till nationellt mynt skall ske per den dag domstolslandets lag föreskriver.

Kommittén föreslog redan i föregående delbetänkande, SOU 1970:74, att bestämmelserna i 255 § 2 mom. första st. SjöL skulle föras över till en ny *348 §* i kapitlet med särskilda bestämmelser. En motsvarighet till Tokyoutkastets omräkningsregel har därför införts i 348 §. Kommittén har format omräkningsregeln med utgångspunkt i det fall att omräkning skall ske till svenskt mynt. Det är dock klart att den kan komma att tillämpas i fall då omräkning skall ske till annat nationellt mynt. I så fall får analogisk tillämpning företas.

[2] Jfr art. 9. Ang. innebörden av Poincaréfranc se ovan under 4.3.4.

9 Sammanfattning

Kommittéförslaget syftar till att stärka passagerarens rättsställning i förhållande till vad som gäller i dag. Underlaget utgörs av ett utkast till internationell konvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss som CMI utarbetat. Detta bygger i sin tur på dels 1961 års internationella konvention om befordran av passagerare till sjöss, dels 1967 års internationella konvention om befordran av passagerares resgods till sjöss. Den förra konventionen inbjuder på några punkter till sådan kritik att den enligt kommitténs mening inte bör tillträdas av Sverige. Och den senare, som i och för sig är godtagbar, bör inte tillträdas utan samband med en reglering av passagerarbefordringen. CMIs utkast innefattar däremot en lösning som på det hela taget stämmer väl med svenska önskemål. Kommittéförslaget utgår från att utkastet skall med bl. a. nordiskt stöd kunna antas som konvention. Ändringar som därvid kan ske i utkastet får beaktas under departementsarbetet eller genom senare lagändring. Ty behovet av en på detta område tvingande reglering bedömer kommittén vara sådant att lagstiftning ej bör uppskjutas i väntan på en slutligt antagen konvention.

Kommittéförslaget tar det i SjöL lediga 6 kap. i anspråk för bestämmelser om befordran av passagerare och resgods. Kapitlet indelas i fyra avsnitt, nämligen Inledande bestämmelser, Om befordringen, Om bortfraktarens ansvar för passagerare och resgods samt Om tillämplig lag.

Under *Inledande bestämmelser* ges vissa definitioner så som föreskrives i CMIs utkast, det s. k. Tokyoutkastet. Där definieras alltså bortfraktaren, passageraren och resgodset – det senare omfattar bl. a. medförda fordon – och ges anvisning på vilka bestämmelser i kapitlet som är tvingande och vilka som är dispositiva. Från kapitlets tillämpning undantas sådan befordran som varken sker mot vederlag, yrkesmässigt eller eljest i förvärvssyfte. Undantagen blir också befordran, som lyder under gällande internationellt fördrag om befordran på järnväg av resande och resgods. För det fall att annan än den avtalsslutande redaren, bortfraktaren, utför befordringen utsträcks flertalet av kapitlets bestämmelser till att gälla även för den som utför befordringen. Denne och bortfraktaren föreslås bli solidariskt ansvariga i förhållande till passageraren. Redaren ges samma rättsliga försvar mot skadeståndskrav av fripassagerare och andra som följer med ett fartyg utan befordringsavtal som han har mot verkliga passagerare.

Befordringsavsnittet inleds med bestämmelser om bortfraktarens ansvar för fartygets behöriga skick eller dess sjövärdighet i vidsträckt bemärkelse; dessa ålägger bortfraktaren, till skillnad från vad fallet är vid godsbefordran, ett genomgående sådant ansvar från resans början till dess slut. I övrigt

upptar detta avsnitt i stort sett de regler om befordringen som är gällande rätt, men reglerna föreslås bli tvingande såtillvida att de ej får frångås till passagerarens nackdel. Vad som hittills utgjort hänvisning till motsvarande bestämmelser bland reglerna om godsbefordran motsvaras i kommittéförslaget av självständiga bestämmelser.

Ansvarsavsnittet bygger så gott som genomgående på Tokyoutkastet och dess regler föreslås därför bli tvingande rätt. Ansvarsperioderna blir något olika för passageraren, hans handresgods och det resgods han lämnar i bortfraktarens vård. Men de omfattar i princip hela befordringen, minst från embarkering till debarkering. Bortfraktaransvaret omfattar dödsfall och personskador, förlust av eller skada på resgods samt dröjsmål med befordran av passagerare och resgods. Dyrbarheter såsom smycken, penningar och liknande omfattas ej utan skriftligt åtagande och för befordran av levande djur som resgods föreslås avtalsfrihet. För ansvarighet förutsätts fel eller försummelse på bortfraktarens sida. I vissa fall presumeras detta föreligga, nämligen i fråga om passageraren själv och hans handresgods när skadan står i samband med främst vissa sjöolyckor och i fråga om resgods som lämnats i bortfraktarens vård utan avseende på sådant samband. Men i fråga om fordon skall bortfraktaren vara fri från ansvarighet om skadan beror av fel eller försummelse från hans folks sida vid navigeringen eller handhavandet av fartyget, s. k. nautiskt fel; det beror på att bortfraktaren eljest lätt kan nå samma resultat genom att befordra fordonet enligt konossement. Det nautiska felet föreslås grunda ansvarsfrihet även för dröjsmålsskada.

Såsom Tokyoutkastet föreskriver upptas vissa begränsningar för bortfraktaransvaret, nämligen 500 000 s. k. Poincaréfrancs för dödsfall och personskada, 10 000 francs för förlust av eller skada på handresgods utom sådant som förvaras i eller på fordon, 30 000 francs för varje fordon och handresgods där samt 16 000 francs för annat resgods. Vissa självriskbelopp kan fastställas för passageraren.

På grund av nuvarande internationella valutasituation är Poincaréfrancens värde svårbedömbart. Tidigare gällde att 1 000 Poincaréfrancs motsvarande ca 350 svenska kronor. Detta kan tillsvidare alltjämt tjäna som utgångspunkt.

Till de förut angivna begränsningsbeloppen kommer, i fråga om skada på grund av dröjsmål med befordringen, det dubbla beloppet av befordringsavgiften.

Begränsningsbeloppen, som alltså kan adderas för olika skador som drabbar en och samma passagerare och hans resgods genom en och samma olycka, skall jämföras med nuvarande begränsning till 20 000 svenska kronor per person och 1 800 kronor per kolli totalt vid olycksfall i inrikesfart och principiell avtalsfrihet i utrikesfart.

Skadestånd som bortfraktaren kan bli skyldig att utge skall kunna jämkas med hänsyn till medvållande på passagerarens sida. Ansvarsbegränsning skall inte gälla, om bortfraktaren själv vållat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle uppstå. Ej heller självriskklausul får åberopas i sådant fall.

Bortfraktarens försvarsmöjligheter utsträcks till hans eget folk enligt en s. k. Himalayaregel. Vissa bestämmelser ges också om saklegitimation med ledning av Tokyoutkastet.

Avsnittet *Om tillämplig lag* går väsentligen ut på att de svenska "konventionsreglerna" eller motsvarande utländska sådana skall tillämpas i de fall Tokyoutkastet anger sig självt såsom giltigt, nämligen då befordringen utförs med fartyg, som är registrerat här eller i annan konventionsstat, enligt avtal som träffats här eller i annan konventionsstat eller med avtalsenlig avgångsort här eller i annan konventionsstat. Att bestämmelseorten blir anknytningsmoment går längre än Tokyoutkastet föreskriver men har förebild i passagerarkonventionen. Om förslaget sätts i kraft innan Tokyoutkastet blir gällande konvention, får lagtexten jämkas eller erforderliga övergångsbestämmelser upptas.

Kommittéförslaget upptar slutligen vissa ändringar i 8, 14 och 15 kap. SjöL.

Bilaga 1 Nordiska parallelltexter

Svensk text

SJÄTTE KAPITLET

Om befordran av passagerare och resgods

Inledande bestämmelser

171 §

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

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

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

172 §

Med undantag för 179 § och för vad som föranledes av 197 § skola bestämmelserna i detta kapitel lända till efterrättelse såvitt ej annat är avtalat eller följer av sedvänja. Dock

Finlandssvensk text

FJÄRDE KAPITLET

Om befraktning

V Om befordran av passagerare och resgods

169 § 1–3 mom.

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

Med passagerare avses var och en som befordras eller skall befordras med fartyg enligt befordringsavtal.

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

170 § 1 mom.

Med undantag för 172 § 2 och 3 mom. och för vad som följer av 184 § 1 och 2 mom. skall bestämmelserna i detta kapitel lända till efterrättelse såvitt ej annat är avta-

Dansk text

6 KAP.

Om befordring af passagerer og rejsegods

§ 171

Stk. 1. Ved "bortfragter" forstås i dette kapitel den, som erhvervsmæssigt eller mod vederlag slutter aftale om befordring med skib af passagerer eller af passagerer og rejsegods. Bortfragteren kan være reder, befragter (underbortfragter) eller anden.

Stk. 2. Ved "passager" forstås den person, der skal befordres eller bliver befordret med skib i henhold til en befordringsaftale.

Stk. 3. Ved "rejsegods" forstås enhver genstand, herunder køretøj, som befordres i tilslutning til en aftale om passagerbefordring. Reglerne om rejsegods finder ikke anvendelse, såfremt godset befordras i henhold til et certeparti eller konnossement. "Håndbagage" omfatter rejsegods, som passageren har i sin varetægt eller i sin kahyt, eller som han medforer i eller på sit køretøj.

§ 172.

Stk. 1. Med undtagelse af § 179 og af, hvad der følger af § 197, kommer bestemmelserne i dette kapitel kun til anvendelse, såfremt ikke andet er aftalt, eller folger af sædvane.

Norsk text

KAP. 6

Befordring av passasjerer og reisegods.

I. Innledende bestemmelser.

§ 171. Definisjoner.

Med bortfrakter forstås i dette kapittel den som ved avtale, ervervsmessig eller mot vederlag, påtar seg befordring med skip av passasjerer eller av passasjerer og reisegods. Bortfrakteren kan være reder, befrakter (frembortfrakter) eller annen.

Med passasjer forstås den som skal befordres eller blir befordret med skip i henhold til en befordringsavtale.

Med reisegods forstås gjenstand, herunder kjøretøy, som befordres i tilknytning til en avtale om passasjerbefordring. Reglene om reisegods får ikke anvendelse dersom det er utstedt certeparti eller konnossement for godset. Håndreisegods omfatter reisegods som passasjeren har i sin lugar eller har i sin varetekt eller har i eller på sitt kjøretøy.

§ 172. Fravikelighet.

Med unntak av § 179 og det som følger av § 197, får bestemmelsene i dette kapittel bare anvendelse for så vidt ikke annet er

kunna bestämmelserna i 183 §, 184 § andra stycket, 185, 186 och 188 §§ ej åsidosättas till passagerarens nackdel.

173 §

Kapitlets bestämmelser hava icke tillämpning i den mån befordringen är underkastad gällande internationellt fördrag om befordran på järnväg.

174 §

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

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

175 §

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

Om befordringen

176 §

Bortfraktaren skall med tillbörlig omsorg sörja för att fartyget är sjövärdigt, behörigen bemannat, provianterat och utrustat såväl vid början av som vid varje tillfälle under

lat eller följer av sedvänja. Dock kan bestämmelserna i 174 §, 175 § 2, 3 och 4 mom. samt 176 och 177 §§ ej åsidosättas till passagerarens nackdel.

169 a §

Kapitlets bestämmelser äger icke tillämpning i den mån befordringen är underkastad gällande internationellt fördrag om befordran på järnväg.

170 § 2–3 mom.

Utföres befordringen helt eller delvis av annan än bortfraktaren äger bestämmelserna i 171 §, 172 § 2–4 mom., 173 §, 174 §, 175 § 3 och 4 mom., 178–188 §§ samt 229 § motsvarande tillämpning även för den som utför befordringen. Ansvarigheten för honom och bortfraktaren i förhållande till passageraren skall vara solidarisk och gemensamt begränsad enligt 182 §.

Kapitlets bestämmelser gäller i tillämpliga delar även i förhållandet mellan bortfraktaren och den som utför befordringen. I övrigt gäller i tillämpliga delar bestämmelserna om befraktning i 4 kap.

169 § 4 mom.

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

171 §

Bortfraktaren skall med tillbörlig omsorg sörja för att fartyget är sjövärdigt, behörigen bemannat, provianterat och utrustat såväl vid början av som vid varje tillfälle under

Stk. 2. Dog kan bestemmelserne i §§ 183, 184, stk. 2, 185, 186 og 188 ikke fraviges til skade for passageren.

§ 173.

Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse, såfremt befordringen er underkestet international konvention om befordring af personer og rejsegods på jernbane.

§ 174.

Stk. 1. Udføres en befordring helt eller delvis af en anden end bortfragteren, finder bestemmelserne i §§ 176–177, 179–183, 185, 189–203 og 284 nr ... tilsvarende anvendelse også for den, som udfører befordringen. Denne hæfter solidarisk med bortfragteren overfor passageren, og det samlede ansvar, som kan pålægges dem, kan ikke overstige de i § 194 fastsatte ansvarsgrænser.

Stk. 2. Reglerne i dette kapitel finder tilsvarende anvendelse også i forholdet mellem bortfragteren og den, som udfører befordringen. I øvrigt finder reglerne i femte kapitel om befragtning tilsvarende anvendelse.

§ 175.

Dersom nogen, som følger med et skib uden at være passager eller høre til besætningen, bliver dræbt eller lider tab som nævnt i §§ 189–191, finder bestemmelserne om indsigelser og ansvarsbegrænsning i dette kapitel tilsvarende anvendelse til fordel for enhver, imod hvem erstatningsansvar gøres gældende.

§ 176.

Stk. 1. Bortfragteren skal med tilbørlig omhu sørge for, at skibet såvel ved rejsens begyndelse som på ethvert tidspunkt under befordringen er i sødygtig stand, herunder at

avtalt eller følger av sedvane. Dog kan bestemmelsene i §§ 183, 184 annet ledd, 185, 186 og 188 ikke fravikes til skade for passasjeren.

§ 173. Befordring med jernbane.

Reglene i dette kapittel gjelder ikke i den utstrekning befordringen er underkastet internasjonal konvensjon om befordring med jernbane.

§ 174. Befordring som utføres av en annen enn bortfrakteren.

Blir en befordring helt eller delvis utført av en annen enn bortfrakteren, gjelder bestemmelsene i §§ 176–177, 179–183, 185, 189–198, 200–203 og 284 nr. 4–6 (jfr §§ 285–286) tilsvarende også for den som utfører befordringen. Overfor passasjeren hefter han solidarisk med bortfrakteren; det samlete ansvar som kan pålegges dem, skal ikke overstige de grenser som gjelder etter § 194.

Reglene i dette kapittel gjelder tilsvarende også i forholdet mellom bortfrakteren og den som utfører befordringen. For øvrig får bestemmelsene i kap. 5 om befraktning tilsvarende anvendelse så langt de passer.

§ 175. Ansvar overfor andre som medfølger et skip.

Dersom noen som medfølger et skip uten å være passasjer eller høre til besetningen, blir drept eller lider tap som nevnt i §§ 189–191, gjelder reglene om bortfrakterens innsigelser og ansvarsbegrensning tilsvarende til fordel for enhver mot hvem det blir gjort erstatningsansvar gjeldende.

II. Befordringen.

§ 176. Bortfrakterens plikter.

Bortfrakteren skal med tilbørlig omhu sørge for at skipet så vel ved reisens begynnelse som til enhver tid underveis er i sjødyktig stand, herunder at det er tilstrækkelig utrus-

resan samt att passagerarens och resgodsets säkra befordran tryggas i alla andra avseenden. Bortfraktaren skall även eljest i tillbörlig mån tillgodose passagerarens bästa.

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

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

177 §

Gäller befordringsavtalet bestämt fartyg, får bortfraktaren icke fullgöra sitt åtagande med annat fartyg.

178 §

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

179 §

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

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

180 §

Passageraren får medföra resgods i skälig omfattning.

Känner passageraren till, att resgods är så

resan samt att passagerarens och resgodsets säkra befordran tryggas i alla andra avseenden. Bortfraktaren skall även eljest i tillbörlig mån tillgodose passagerarens bästa.

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

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

Gäller befordringsavtalet bestämt fartyg, får bortfraktaren icke fullgöra sitt åtagande med annat fartyg.

172 §

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

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

Bestämmelserna i 61 och 62 §§ sjömanslagen om tvångsmedel mot och förhör med besättningsmedlem i vissa fall äger motsvarande tillämpning för passagerare.

Passageraren får medföra resgods i skälig omfattning.

Känner passageraren till, att resgods är så beskaffat att dess befordran kan

det er tillstrækkeligt bemandet, provianteret og udrustet og i forsvarlig stand til modtagelse og befordring af passagerer. Det påhviler bortfragteren at drage omsorg for den sikre befordring af passageren og hans rejsegods og i øvrigt varetage passagerens tarv på forsvarlig måde.

Stk. 2. Uden hjemmel i aftale eller sædvane kan bortfragteren ikke laste rejsegods på dæk.

Stk. 3. Rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed. Deviation kan kun gøres for at redde menneskeliv, for at bjærge skib eller gods eller af anden rimelig grund.

§ 177.

Gælder aftalen om befordring et bestemt skib, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib.

§ 178.

Er en bestemt person angivet i aftalen som passager, kan denne ikke overdrage sine rettigheder efter aftalen til en anden. Er rejsen begyndt, kan passageren ikke i noget tilfælde overdrage sine rettigheder.

§ 179.

Stk. 1. Passageren er pligtig at overholde de forskrifter, der gives for orden og sikkerhed om bord.

Stk. 2. Bestemmelserne i sømansloven om adgang til at benytte magtmidler mod besætningen og om optagelse af forklaring finder tilsvarende anvendelse.

§ 180.

Stk. 1. Passageren må medtage rejsegods i rimeligt omfang.

Stk. 2. Såfremt passageren er bekendt

tet, bemannet og proviantert. Han skal også i alle andre henseender trygge befordringen av passasjerer og reisegods og for øvrig vareta passasjerenes tarv på forsvarlig måte.

Uten hjemmel i avtale eller sedvane kan bortfrakteren ikke laste reisegods på dekk.

Reisen skal utføres med tilbørlig hurtighet. Deviasjon kan bare foretas for å redde menneskeliv eller berge skip eller gods eller av annen rimelig grunn.

§ 177. Oppfyllelse med annet skip enn avtalt.

Gjelder befordringsavtalen et bestemt skip kan bortfrakteren ikke oppfylle avtalen med et annet skip.

§ 178. Overdragelse av passasjerens rettigheter.

Er en bestemt person nevnt som passasjer i avtalen, kan han ikke overdra sine rettigheter etter avtalen til en annen. Etter at reisen er påbegynt, kan passasjeren ikke i noe tilfelle overdra sine rettigheter.

§ 179. Passasjerens plikter, m. m.

Passasjeren plikter å rette sig etter forskrifter om orden og sikkerhet om bord.

Reglene i sjømannslovens §§61 og 62 om adgang til å bruke maktmidler mot mannskapet og om opptak av forklaring gjelder tilsvarende i forhold til passasjerer.

§ 180. Reisegods.
Passasjerens opplysningsplikt.

Passasjeren kan ta med reisegods i rimelig omfang.

Kjenner han til at reisegodset har slike

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

181 §

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

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

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

182 §

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

183 §

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

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

173 § 1–2 mom.

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

Har sådant resgods tagits ombord utan att bortfraktaren haft kännedom om dess beskaffenhet, får han efter omständigheterna föra det iland eller oskadliggöra eller förstöra det utan skyldighet att ersätta skadan. Detsamma gäller, om resgodset, efter att ha tagits ombord med bortfraktarens kännedom om dess beskaffenhet, visar sig medföra sådan fara eller väsentlig olägenhet för fartyg, liv eller gods att det ej är försvarligt att behålla det ombord.

173 § 3 mom.

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

174 §

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

med, at rejsegods er af en sådan beskaffenhed, at det kan medføre fare eller væsentlig ulempe for skib, liv eller andet gods, skal han oplyse bortfragteren herom, før rejsen begynder. Det samme gælder, såfremt andet rejsegods end håndbagage skal behandles med særlig omhu. Beskaffenheden af det i dette stykke omtalte gods skal så vidt muligt være angivet på godset, før rejsen begynder.

§ 181.

Stk. 1. Bortfragteren kan nægte passageren tilladelse til at medtage rejsegods om bord, som kan volde fare eller væsentlig ulempe for skib, liv eller andet gods.

Stk. 2. Er sådant rejsegods indlastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at erstatte skaden eller tabet. Det samme gælder, selv om bortfragteren ved indlastningen kendte rejsegodsets beskaffenhed, såfremt dette senere viser sig at medføre en sådan fare for skib, liv eller andet gods, at det ikke er forsvarligt at beholde det om bord.

§ 182.

Har rejsegods forårsaget skade eller tab for bortfragteren, er passageren pligtig at betale erstatning, såfremt han selv eller nogen, han svarer for, har forvoldt skaden eller tabet ved fejl eller forsømmelse.

§ 183.

Bortfragteren er ikke pligtig at udlevere andet rejsegods end håndbagage, før passageren har betalt for befordringen og for kost og udlæg under rejsen. Bliver betalingen ikke erlagt, kan godset oplægges under sikker forvaring for passagerens regning, og bortfragteren kan ved offentlig auktion eller på anden betryggende måde sælge så meget, at hans krav og omkostninger bliver dækket.

egenskaper at det kan medføre fare eller vesentlig ulempe for mennesker, skip eller annet gods, skal han gi bortfrakteren opplysning om det før reisen begynner. Det samme gjelder dersom reisegods som ikke er håndreisegods, må handles med særlig omhu. Gods som nevnt i dette ledd skal så vidt mulig være særskilt merket før reisen begynner.

§ 181. Farlig reisegods.

Bortfrakteren kan nekte passasjeren å ta med reisegods som kan medføre fare eller vesentlig ulempe for mennesker, skip eller annet gods.

Er slikt reisegods tatt om bord uten at bortfrakteren kjente dets egenskaper, kan han etter omstendighetene losse, uskadeliggjøre eller tilintetgjøre det uten plikt til å erstatte det tap som derved voldes. Det samme gjelder selv om bortfrakteren kjente reisegodsets egenskaper, dersom det senere oppstår slik fare eller ulempe for mennesker, skip eller annet gods at det er uforsvarlig å beholde det om bord.

§ 182. Skade voldt av reisegods.

Har reisegods voldt skade for bortfrakteren, er passasjeren ansvarlig dersom skaden skyldes feil eller forsømmelse av passasjeren eller noen som han svarer for.

§ 183. Bortfrakterens sikkerhet i reisegods.

Bortfrakteren plikter ikke å utlevere reisegods som ikke er håndreisegods, før passasjeren har betalt for befordringen og for kost og utlegg under reisen. Dersom passasjeren ikke betaler, kan godset legges opp under sikker forvaring for hans regning, og bortfrakteren kan ved offentlig auksjon eller på annen betryggende måte selge så meget at hans krav med omkostninger blir dekket.

184 §

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

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

185 §

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

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

186 §

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

187 §

Finnes, sedan befordringsavtal träffats, att resan skulle vara förenad med fara för passa-

175 §

Avser befordringsavtal bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller förklaras icke vara iståndsättligt, är bortfraktaren icke skyldig att utföra befordringen.

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

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

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

176 §

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

176 a §

Finnes, sedan befordringsavtal träffats, att resan skulle vara förenad med fara för passa-

§ 184.

Stk. 1. Såfremt aftalen gælder et bestemt skib, og dette går tabt, eller bliver erklæret for uistandsætteligt, forinden rejsen er begyndt, bortfalder bortfragterens pligt til at udføre befordringen.

Stk. 2. Bliver skibets afgang fra det sted, hvor rejsen begynder, væsentlig forsinket, kan passageren hæve aftalen.

§ 185.

Stk. 1. Indtræffer under rejsen et sådant ophold, at det ikke med rimelighed kan forlanges, at passageren skal vente, eller går skibet tabt, eller bliver det erklæret for uistandsætteligt, efter at en del af rejsen er udført, er bortfragteren pligtig at sørge for, at passageren og hans rejsegods bliver befordret videre til bestemmelsesstedet på passende måde og bære de dermed forbundne omkostninger. Undlader bortfragteren dette indenfor en rimelig tid, kan passegeren hæve aftalen.

Stk. 2. Må passageren i en mellemhavn opholde sig i land på grund af havari eller andet forhold vedrørende skibet, skal bortfragteren sørge for passende logi og fortæring og bære de dermed forbundne omkostninger.

§ 186.

Tiltræder passageren ikke rejsen, eller afbryder han den, har bortfragteren ret til det aftalte vederlag, medmindre passageren er død eller hindret ved sygdom eller anden gyldig grund, of bortfragteren underrettes herom uden ugrundet ophold. I vederlaget fradrages dog de besparelser, bortfragteren har eller burde have opnået.

§ 187.

Viser det sig, efter at befordringsaftalen er sluttet, at udførelsen af rejsen vil medføre

§ 184. Hindringer på skipets side før avgang.

Dersom avtalen gjelder et bestemt skip og dette går tapt eller blir uistandsettelig før reisen er begynt, plikter bortfrakteren ikke å utføre befordringen.

Blir skipets avgang fra det sted hvor reisen begynner, vesentlig forsinket, kan passasjeren heve avtalen.

§ 185. Opphold under reisen.

Inntreffer under reisen et slikt opphold at det ikke med rimelighet kan forlanges at passasjeren skal vente, eller går skipet tapt eller blir det uistandsettelig etter at en del av reisen er utført, plikter bortfrakteren å sørge for at passasjeren og hans reisegods blir befordret til bestemmelsesstedet på hensiktsmessig måte, og å bære de utgifter som dette medfører. Oppfyller ikke bortfrakteren sine plikter innen rimelig tid, kan passasjeren heve avtalen.

Må passasjeren i en mellomhavn oppholde seg i land på grunn av havari eller andre hindringer på skipets side, skal bortfrakteren sørge for passende underbringelse og bære de utgifter som dette medfører.

§ 186. Tilbaketreden på passajerens side.

Tiltrer passasjeren ikke reisen, eller avbryter han den, har bortfrakteren rett til det avtalte vederlag, med mindre passasjeren er død eller hindret ved sykdom eller annen rimelig grunn og bortfrakteren underrettes uten ugrunnet opphold. Fradrag gjøres dog for besparelser som bortfrakteren har eller burde ha oppnådd.

§ 187. Krigsfare m. m.

Viser det seg etter at befordringsavtalen ble sluttet, at reisen vil medføre fare for

geraren eller för fartyg eller gods till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld eller att sådan fara väsentligt ökat, har vardera parten rätt att häva befordringsavtalet även om resan börjat. Häves avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

188 §

Avbryter passageraren resan på grund av förhållande som icke kan lastas honom eller häves befordringsavtalet enligt 185 § eller, sedan resan börjat, enligt 187 §, hava bestämmelserna i 129 § om avståndsfrakt motsvarande tillämpning i fråga om bortfraktarens rätt till del av befordringsavgiften.

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

Om bortfraktarens ansvar för passagerare och resgods

189 §

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

190 §

Bortfraktaren är ansvarig för förlust av eller skada på resgods på grund av händelse under befordringen, om förlusten eller skadan orsakas av fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Med sådan förlust eller skada likställes förlust till

geraren eller för fartyg eller gods till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld eller att sådan fara väsentligt ökat, har vardera parten rätt att häva befordringsavtalet även om resan börjat. Häves avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

Den som vill häva avtalet skall meddela därom utan ogrundat dröjsmål. Gör han det ej, vare pliktig att ersätta den skada som därav följer.

177 §

Avbryter passageraren resan på grund av förhållande som icke kan lastas honom eller häves befordringsavtalet enligt 175 § 3 mom. eller, sedan resan börjat, enligt 176 a §, har bestämmelserna i 129 § om avståndsfrakt motsvarande tillämpning i fråga om bortfraktarens rätt till del av befordringsavgiften. Har bortfraktaren mottagit betalning utöver vad som sålunda tillkommer honom, skall han återbära överskottet.

178 §

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

179 §

Bortfraktaren är ansvarig för förlust eller skada på resgods på grund av händelse under befordringen, om förlusten eller skadan orsakas av fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Med sådan förlust eller skada likställes förlust till följd

fare for passageren eller for skib eller gods som følge af krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder, sørøveri eller andet væbnet overfald, eller at faren herfor er blevet væsentligt forøget, kan såvel bortfragteren som passageren hæve befordringsaftalen uden pligt til at betale erstatning, selv om rejsen er begyndt. Den, som vil hæve aftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Undlader han dette, er han pligtig at erstatte den deraf følgende skade.

§ 188.

Stk. 1. Afbryder passageren rejsen, uden at det skyldes de i § 186 nævnte årsager, eller hæves befordringsaftalen i medfør af § 185, eller efter at rejsen er påbegyndt i medfør af § 187, har bortfragteren ret til en forholdsmæssig del af det aftalte vederlag. Bestemmelserne i § 129, stk. 2 og 3, om beregning af afstandsfragt finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Har bortfragteren oppebåret betaling, udover hvad der herefter tilkommer ham, skal han betale det overskydende tilbage.

§ 189.

Bortfragteren er ansvarlig for tab opstået i forbindelse med befordringen som følge af, at en passager dør eller kommer til skade, dersom tabet skyldes fejl eller forsømmelse udvist af bortfragteren selv eller nogen, som han svarer for.

§ 190.

Stk. 1. Bortfragteren er ansvarlig for tab af eller skade på rejsegods i forbindelse med befordringen, såfremt tabet eller skaden er forvoldt ved fejl eller forsommelse af ham selv eller nogen, han svarer for. Tab af eller skade på rejsegods omfatter også tab, som

passasjeren eller for skip eller gods som følge av krig, blokade, opprør, borgerlige uroligheter eller sjørøveri eller annen væpnet vold eller at en slik fare er blitt vesentlig øket, kan så vel bortfrakteren som passasjeren heve avtalen uten plikt til å betale erstatning, selv om reisen er begynt. Den som vil heve avtalen, skal gi meddelelse uten ugrunnet opphold. Gjør han ikke det, plikter han å erstatte den skade som derav følger.

§ 188. Avstandsfrakt.

Avbryter passasjeren reisen på grunn av forhold som ikke kan lastes ham, eller heves befordringsavtalen i medhold av § 185 eller, etter at reisen er begynt, i medhold av § 187, har bortfrakteren rett til en forholdsmessig del av det avtalte vederlag, idet reglene i § 129 annet og tredje ledd om beregning av avstandsfrakt gjelder tilsvarende.

Har bortfrakteren mottatt betaling ut over det som tilkommer ham etter denne paragraf, skal han betale det overskytende tilbake.

III. Bortfrakterens ansvar for passasjerer og reisegods.

§ 189. Ansvar for passasjerer.

Bortfrakteren er ansvarlig for tap som følge av at en passasjer dør eller kommer til skade på grunn av hendelse under befordringen, dersom tapet skyldes feil eller forsømmelse utvist av bortfrakteren selv eller noen som han svarer for.

§ 190. Ansvar for reisegods.

Bortfrakteren er ansvarlig for tap som følge av at reisegods går tapt eller kommer til skade på grunn av hendelse under befordringen, dersom tapet skyldes feil eller forsømmelse utvist av bortfrakteren selv eller noen som han svarer for. Likestilt med slikt

följd av att resgods ej utlämnats till passageraren inom rimlig tid efter ankomsten till bestämmelseorten av det fartyg varmed godset har eller skulle hava befordrats.

Har förlust av eller skada på fordon orsakats av fel eller försummelse vartill befälhavaren, någon av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, gjort sig skyldig vid navigeringen eller handhavandet av fartyget under befordringen, är bortfraktaren fri från ansvarighet enligt första stycket.

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

191 §

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

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

192 §

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

av att resgods ej utlämnats till passageraren inom rimlig tid efter ankomsten till bestämmelseorten av det fartyg, varmed godset har eller skulle hava befordrats.

Har förlust av eller skada på fordon orsakats av fel eller försummelse vartill befälhavaren, någon av besättningen, lots eller annan, som utför arbete i fartygets tjänst, gjort sig skyldig vid navigeringen eller handhavandet av fartyget under befordringen, är bortfraktaren fri från ansvarighet enligt 1 mom.

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

180 §

Bortfraktaren är ansvarig för förlust till följd av sådant dröjsmål med befordringen som orsakas av fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Beror dröjsmålet av fel eller försummelse som avses i 179 § 2 mom. är bortfraktaren dock fri från ansvarighet.

Om dröjsmål med utlämning av resgods gäller 179 § 1 mom.

180 a §

Har passageraren genom eget vållande medverkat till förlust eller skada, som avses i 178–180 §§, skall skadeståndet jämkas eller helt bortfalla efter vad som finnes skäligt.

hidrører fra, at rejsegodset ikke udleveres til passageren inden for en rimelig tid efter ankomsten af det skib, med hvilket rejsegodset har eller skulle have været befordret.

Stk. 2. Bortfragteren er dog ikke ansvarlig for tab af eller skade på passagerens køretøj, som skyldes fejl eller forsømmelse i forbindelse med navigeringen eller behandlingen af skibet begået af skibsfører, mandskab, lods eller af andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste. Denne ansvarsfritagelse kan ikke påberåbes, såfremt tabet er en følge af, at skibet ved rejsens begyndelse ikke var sødygtigt, og dette skyldes, at bortfragteren eller nogen, han svarer for, ikke har udvist tilbørlig omhu før dette tidspunkt med hensyn til at sørge for, at skibet er sødygtigt.

Stk. 3. Medmindre andet er udtrykkeligt og skriftligt aftalt, er bortfragteren ikke ansvarlig for tab af eller skade på penge, værdipapirer og andre værdigenstande, såsom guld, sølv, ure, juveler, smykker of kunstgenstande.

§ 191.

Stk. 1. Bortfragteren er ansvarlig for tab eller skade, der opstår som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen, forvoldt ved fejl eller forsømmelse af bortfragteren eller nogen, han svarer for. Bestemmelsen i § 190, stk. 2, finder dog tilsvarende anvendelse.

Stk. 2. Om forsinkelse i forbindelse med udlevering af rejsegods gælder § 190, stk. 1, 2. pkt.

§ 192.

Har passageren ved egen fejl eller forsømmelse forårsaget eller medvirket til, at tab eller skade som nævnt i §§ 189–191 indtraf, kan erstatningen nedsættes eller helt bortfalde.

tap er tap ved at godset ikke blir levert tilbake til passasjeren innen rimelig tid etter ankomsten av det skip som godset har vært eller skulle ha vært befordret med.

Bortfragteren er dog ikke ansvarlig for tap av eller skade på kjøretøj som skyldes feil eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen av skipet utvist av dets fører, mannskap, los eller slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste. Denne ansvarsfritakelse gjelder ikke dersom tapet er en følge av at skipet ved reisens begynnelse ikke var sjødyktig, og dette skyldes at bortfrakteren eller noen som han svarer for, ikke har utvist tillbørlig omhu før dette tidspunkt med hensyn til å sørge for sjødyktigheten.

For penger, verdipapirer og andre verdisaker som gull, sølv, ur, juveler, smykker og kunstgjenstander er bortfrakteren ikke ansvarlig uten skriftlig og uttrykkelig avtale.

§ 191. Forsinkelsesansvar.

Bortfrakteren er ansvarlig for tap som følge av forsinkelse med befordringen som skyldes feil eller forsømmelse utvist av bortfrakteren selv eller noen som han svarer for. Han er dog ikke ansvarlig om forsinkelsen skyldes feil eller forsømmelse som nevnt i § 190 annet ledd; annet punktum der gjelder tilsvarende.

Om forsinkelse med utleveringen av reisegods gjelder § 190.

§ 192. Skadelidtes medvirkning.

Har passasjeren ved egen skyld forårsaket eller medvirket til tap som nevnt i §§ 189–191, kan bortfrakterens ansvar nedsettes etter alminnelige erstatningsregler.

193 §

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

Om dödsfall eller kroppsskada samt förlust av eller skada på handresgods beror av händelse som inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand, skall bortfraktaren till sitt fredande från ansvarighet styrka att förlusten eller skadan ej orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Detsamma gäller alltid i fråga om förlust av eller skada på annat resgods och förlust på grund av dröjsmål som avses i 191 §.

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

194 §

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

1. (femhundratusen) francs för varje passagerare för förlust på grund av dödsfall eller kroppsskada;
2. tiotusen francs för varje passagerare för förlust av eller skada på handresgods, som

181 §

Den som kräver ersättning enligt 178–180 §§ skall styrka, dels att förlusten eller skadan beror av händelse under befordringen, dels förlustens eller skadans omfattning. Utom i fall som avses i andra momentet skall han tillika visa, att dödsfall eller kroppsskada samt förlust av eller skada på handresgods orsakats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon för vilken denne svarar.

Om dödsfall eller kroppsskada samt förlust av eller skada på handresgods beror av händelse som inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand, skall bortfraktaren till sitt fredande från ansvarighet styrka att förlusten eller skadan ej orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Detsamma gäller alltid i fråga om förlust av eller skada på annat resgods och förlust på grund av dröjsmål som avses i 180 §.

Påstår bortfraktaren, att förlust eller skada på fordon beror av orsak för vilken han enligt 179 § andra mom. icke svarar eller att passageraren genom eget vållande medverkat till förlust eller skada, ankommer det på honom att styrka detta förhållande.

182 §

Bortfraktarens ansvarighet för förlust och skada som avses i 178–180 §§ skall ej, utan att uttrycklig och skriftlig överenskommelse träffats därom, för en och samma händelse överstiga

1. (femhundratusen) francs för varje passagerare för förlust på grund av dödsfall eller kroppsskada;
2. tiotusen francs för varje passagerare för förlust av eller skada på handresgods, som

§ 193.

Stk. 1. Den, som kræver erstatning, har bevisbyrden for tabets eller skadens omfang og for, at hændelsen, som medførte tabet eller skaden, er indtrådt under transporten.

Stk. 2. Ved personskade har den, som kræver erstatning også bevisbyrden for, at skaden skyldes fejl eller forsommelse af bortfragteren selv eller nogen, han svarer for. Er skaden indtruffet ved eller i forbindelse med forlis, sammenstød, grundstødning, eksplosion eller brand, har dog bortfragteren bevisbyrden for, at det ikke er udvist fejl eller forsommelse.

Stk. 3. For tab af eller skade på håndbagage gælder bestemmelsen i stk. 2 tilsvarende. For tab af eller skade på andet rejsegods har bortfragteren bevisbyrden for, at der ikke er udvist fejl eller forsommelse.

Stk. 4 For tab som følge af forsinkelse, jfr. § 191, har bortfragteren bevisbyrden for, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for.

Stk. 5. Bortfragteren har bevisbyrden for de omstændigheder, det påberåbes til støtte for ansvarsfritagelse efter bestemmelserne i § 190, stk. 2, eller § 191, 2. pkt. Det samme gælder, såfremt bortfragteren påstår, at ansvaret skal nedsættes eller bortfalde i medfør af bestemmelsen i § 192.

§ 193. Bevisbyrden.

Den som krever erstatning har bevisbyrden for tapets omfang og for at det er oppstått ved en hendelse under befordringen.

For så vidt gjelder tap som følge av at en passasjer er død eller kommet til skade, har den som krever erstatning også bevisbyrden for at tapet er voldt ved feil eller forsømmelse av bortfrakteren eller noen som denne svarer for. Er tapet inntruffet ved eller i forbindelse med forlis, sammenstøt, stranding, eksplosjon eller brann, har dog bortfrakteren bevisbyrden for at feil eller forsømmelse ikke er utvist.

For tap som følge av at håndreisegods er gått tapt eller kommet till skade, gjelder reglene i annet ledd tilsvarende. Er annet reisegods gått tapt eller kommet til skade, har bortfrakteren alltid bevisbyrden for at feil eller forsummelse ikke er utvist.

For så vidt gjelder tap som følge av forsinkelse som går inn under § 191, har bortfrakteren bevisbyrden for at tapet ikke er voldt ved feil eller forsømmelse av ham selv eller noen som han svarer for.

Bortfrakteren har bevisbyrden for omstendigheter som påberopes til fritakelse for ansvar etter § 190 annet ledd eller § 191 annet punktum. Det samme gjelder om han påstår at ansværet skal nedsettes etter § 192.

§ 194.

Stk. 1. Bortfragterens ansvar for tab eller skade som nævnt i §§ 189–191 kan ikke for en og samme hændelse overstige

1) (500.000) francs pr. passager for personskader som nævnt i § 189,

2) 10.000 francs pr. passager for håndbagage, som ikke medføres i eller på et med-

§ 194. Begrensning av bortfrakterens ansvar.

Bortfrakterens ansvar for tap som nevnt i §§ 189–191 skal for hver enkelt hendelse ikke overstige:

1. (500.000 francs) pr. passasjer for tap som nevnt i § 189;

2. 10.000 francs pr. passasjer for tap av eller skade på håndreisegods som ikke befinner

icke förvaras i eller på medfört fordon;
3. trettiotusen francs för förlust av eller skada på varje fordon jämte handresgods, som förvaras i eller på fordonet;
4. sextontusen francs för varje passagerare för förlust av eller skada på annat resgods; samt
5. befordringsavgiftens dubbla belopp för passagerares förlust på grund av dröjsmål som avses i 191 §.

Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.

Med franc förstås den enhet som angives i 348 §.

icke förvaras i eller på medfört fordon;
3. trettiotusen francs för förlust av eller skada på varje fordon jämte handresgods, som förvaras i eller på fordonet;
4. sextontusen francs för varje passagerare för förlust av eller skada på annat resgods; samt
5. befordringsavgiftens dubbla belopp för passagerares förlust på grund av dröjsmål som avses i 180 §.

Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.

Med franc förstås den enhet som angives i 14 §.

195 §

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

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

196 §

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

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

183 §

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

I fall av uppenbar skada på resgods samt vid förlust till följd av dröjsmål med befordran av resgods skall passageraren skriftligen underrätta bortfraktaren senast då godset föres i land eller utlämnas. I andra fall skall sådan underrättelse givas inom femton dagar efter nämnda tid. Detta äger motsvarande tillämpning vid förlust av resgods, varvid fristen räknas från den tid då ilandföring eller utlämning skulle hava ägt rum. Lämnas

folgende køretøj,

3) 30.000 francs pr. køretøj for tab af eller skade på køretøj, herunder sådan håndbagage, som medføres i eller på køretøjet.
4) 16.000 francs pr. passager for tab af eller skade på andet rejsegods samt

5) to gange billetprisen for passagerers tab som følge af forsinkelse som nævnt i § 191.

Stk. 2. De i stk. 1 fastsatte ansvarsgrænser omfatter ikke renter of sagsomkostninger.

Stk. 3. Ved francs forstås den i § 235, stk. 3, omhandlede møntenhed. Omregning til dansk mønt sker efter kursen på betalingsdagen.

Stk. 4. Ved skriftlig og udtrykkelig aftale mellem passageren og bortfragteren kan der fastsættes en højere ansvarsgrænse, end den i stk. 1 anførte.

§ 195.

De i § 194 fastsatte ansvarsgrænser kan ikke påberåbes af bortfragteren, såfremt det bevises, att bortfragteren selv har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 196.

Stk. 1. Ved personskade eller skade som følge af forsinkelse skal passageren skriftligt underrette bortfragteren om skaden inden 15 dage efter dagen for udskibningen. Gør han ikke det, skal han i mangel af bevis for det modsatte anses for at være uskadt ved udskibningen samt udskibet i rette tid.

Stk. 2. Foreligger der åbenbar skade på rejsegods, skal passageren give bortfragteren skriftlig underrettning senest samtidig med udskibningen eller udleveringen. Det samme gælder, når rejsegods er forsinket. Såfremt skaden ikke er åbenbar skade, eller rejsegodset er bortkommet, skal sådan skriftlig underrettning gives bortfragteren inden 15 dage efter dagen for udskibningen eller udleveringen af rejsegods eller fra det tidspunkt, da

seg i eller på hans kjøretøy;

3. 30.000 francs pr. kjøretøy for tap av eller skade på kjøretøy og reisegods som føres eller på kjøretøyet;
4. 16.000 francs pr. passasjer for tap av eller skade på annet reisegods;

5. den dobbelte billettpris for tap som nevnt i § 191.

Renter og saksomkostninger kan tilkjennes i tillegg til begrensningsbeløpene.

Med franc menes den enhet som er nevnt i § 326.

Ved skriftlig og uttrykkelig avtale mellom passasjeren og bortfrakteren kan det fastsettes høyere ansvarsgrenser enn bestemt i første ledd.

§ 195. Bortfall av begrensningsretten.

Ansvarsgrensene i henhold til § 194 gjelder ikke hvis det bevises at bortfrakteren selv har voldt tapet forsettlig eller grovt uaktsomt med forståelse av at tap sannsynligvis ville bli voldt.

§ 196. Reklamasjon.

Kommer passasjeren til skade eller lider han tap som følge av forsinkelse, skal han innen 15 dager etter ilandstigningen gi bortfrakteren skriftlig underretning. Ellers anses passasjeren å ha kommet i land uskadet og i riktig tid, hvis ikke motbevis føres.

I tilfelle av åpenbar skade på reisegods skal passasjeren gi bortfrakteren skriftlig underretning senest ved ilandbringelsen eller utleveringen. Det samme gjelder når reisegods er forsinket. I tilfelle av skade som ikke er åpenbar, samt i tilfelle av tap av reisegods, må slik underretning gis innen 15 dager etter at ilandbringelsen eller utleveringen fant sted eller ville ha funnet sted.

derrättelse, anses passageraren hava mottagit godset oskadat och i rätt tid såvitt annat icke styrkes.

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

197 §

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

1. i fråga om passagerare, den tid då denne är ombord, under ombord- eller ilandstigning eller under sjötransport mellan fartyg och land, förutsatt att den transporten omfattas av befordringsavgiften eller transportmedlet ställes till förfogande av bortfraktaren;

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

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

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

198 §

Utan hinder av bestämmelserna i 197 § första stycket är bortfraktaren berättigad att

ej sålunda föreskriven underrättelse, anses passageraren hava mottagit godset oskadat och i rätt tid, såvitt annat icke styrkes.

Underrättelse enligt 2 mom. fordras ej, om godsets tillstånd klarlagts vid gemensam besiktning då passageraren mottog det.

184 §

Förbehåll om befrielse från eller inskränkning av bortfraktarens ansvarighet enligt 178–180 §§ eller om lättnad i hans bevisbörda är utan verkan, om förbehållet träffats före den händelse varom fråga är och hänför sig till

1. i fråga om passagerare den tid då denne är ombord, under ombord- eller ilandstigning eller under sjötransport mellan fartyg och land, förutsatt att den transporten omfattas av befordringsavgiften eller transportmedlet ställes till förfogande av bortfraktaren;

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

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

Bestämmelserna i 1 mom. gäller icke vid befordran av levande djur som resgods.

Utan hinder av bestämmelserna i 184 § 1 mom. är bortfraktaren berättigad att genom

udleveringen skulle have fundet sted.

Stk. 3. Gives underrettning ikke inden de i stk. 2 nævnte frister, skal rejsegodset, i mangel af bevis for det modsatte, anses for at være udleveret i uskadt stand og i rette tid.

Stk. 4. Skriftlig underrettning kræves dog ikke, såfremt rejsegodsets tilstand er blevet undersøgt i fællesskab ved udleveringen.

§ 197.

Stk. 1. Enhver forhåndsaftale, der har til formål at begrænse det ansvar, som påhviler bortfragteren efter §§ 189–191, eller at flytte den bortfragteren påhvilende bevisbyrde eller at fastsætte en lavere ansvarsgrænse end bestemt i § 194, er ugyldig, når skaden eller tabet er opstået ved en hændelse, der er indtruffet inden for følgende tidsrum:

1) For personskade: I det tidsrum, passageren er om bord samt under indskibningen og udskibningen eller under transport ad søvejen mellem skibet og land, såfremt denne transport er indbefattet i billetprisen, eller dersom det fartøj, der anvendes, er stillet til rådighed af bortfragteren.
2) For tab af eller skade på håndbagage: Mens godset befinder sig om bord eller under indskibningen eller udskibningen eller under transport ad søvejen mellem skibet og land under de vilkår, som er anført under nr. 1), eller mens håndbagagen er i bortfragterens varetægt på kaj eller i en anden havneinstallation.
3) For tab af eller skade på andet rejsegods: I tiden fra det overgives til bortfragteren, indtil det udleveres.

Stk. 3. Bestemmelsen i stk. 1 gælder ikke for så vidt angår levende dyr, der befordres som rejsegods.

§ 198.

Stk. 1. Uanset bestemmelsen i § 197 er bortfragteren berettiget til ved skriftlig og

Blir underretning ikke gitt, anses godset utlevert i uskadet stand og i riktig tid, hvis ikke motbevis føres.

Skriftlig underretning er ikke nødvendig dersom godsets tilstand ble brakt på det rene ved felles besiktigelse da passasjeren fikk godset igjen.

§ 197. Ansvarsreglenes ufravikelighet.

Enhver forhåndsavtale som tilsikter å frita bortfrakteren for ansvaret for tap som nevnt i §§ 189–191 eller begrense hans bevisbyrde eller fastsette lavere ansvarsgrenser enn bestemt i § 194, er ugyldig for så vidt tapet er oppstått ved hendelse som er inntruffet i følgende tidsrom:

1. for tap vedrørende passasjer: mens passasjeren er om bord eller under ombord- eller ilandstigning eller under sjøtransport mellom skipet og land dersom denne transport er inkludert i billettprisen eller transportmiddelet er stilt til rådighet av bortfrakteren;

2. for tap vedrørende håndreisegods: mens godset er om bord eller blir brakt om bord eller i land eller blir transportert mellom skipet og land på vilkår som nevnt under nr. 1 eller blir tatt hånd om av bortfrakteren på kai eller i eller på en stasjon eller et annet anlegg i havn;

3. for tap vedrørende annet reisegods: fra godset blir overlevert til bortfrakteren, og inntil det blir tilbakelevert.

Bestemmelsene i denne paragraf gjelder ikke for så vidt angår ansvaret for levende dyr som befordres som reisegods.

§ 198. Fradrag som kan avtales.

Uten hinder av § 197 kan bortfrakteren treffe skriftlig og uttrykkelig avtale med

genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse med passageraren förbehålla sig att denne själv skall stå risken för förlust och skada intill ett belopp av ettusenfemhundra francs i fråga om varje fordon och etthundra francs i fråga om passagerarens övriga resgods. Avräkning härför sker från beloppet av liden förlust eller skada.

Bestämmelserna i 195 § hava motsvarande tillämpning.

uttrycklig och skriftlig överenskommelse med passageraren förbehålla sig att denne själv skall stå risken för förlust och skada intill ett belopp av ettusenfemhundra francs i fråga om varje fordon och etthundra francs i fråga om passagerarens övriga resgods. Avräkning härför sker från beloppet av liden förlust eller skada.

Bestämmelserna i 182 § 4 mom. har motsvarande tillämpning.

199 §

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

Är det avtalat eller förutsatt att befordringen helt eller till bestämd del skall utföras av annan än bortfraktaren, kan bortfraktaren utan hinder av bestämmelserna i 1 mom. förbehålla sig befrielse från ansvarighet för sådan förlust, skada eller dröjsmål som orsakas av händelse under den del av befordringen som utföres av den andre.

200 §

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

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

185 §

Riktas krav på ersättning för förlust eller skada mot någon för vilken bortfraktaren svarar, äger denne göra gällande samma invändningar om befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren, om han visar att han ådragit sig ansvarigheten i sin tjänst. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och den för vilken han svarar sammanlagt förpliktas utgiva får ej överstiga den gräns för ansvarigheten, som föreskrives i 182 §.

Bestämmelserna i 1 mom. gäller icke till förmån för den som visas ha vållat förlust eller skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att förlust eller skada sannolikt skulle uppkomma.

201 §

Krav på ersättning för passagerares kroppsskada eller dröjsmål med passagerar-

186 §

Krav på ersättning för passagerares kroppsskada eller dröjsmål med passagerar-

udtrykkelig aftale med passageren at bestemme, at der i det opstående tab foretages et fradrag på højst:

a) 1.500 francs pr. køretøj i tilfælde af skade på køretøj,
b) 100 francs pr. passager ved tab af eller skade på andet rejsegods.

Stk. 2. § 195 finder tilsvarende anvendelse.

§ 199.

Er der aftalt, eller fremgår det af omstændighederne, at befordringen helt eller delvis skal udføres af en anden end bortfragteren, kan bortfragteren uanset bestemmelsen i § 197 forbeholde sig ansvarfrihed for tab, det indtræffer under den del av befordringen, som udfores af den anden.

§ 200.

Stk. 1. Bestemmelserne om bortfragterens indsigelser og ansvarsbegrænsning gælder tilsvarende for dem, som bortfragteren svarer for, såfremt den pågældende godtgør, at han har handlet i udøvelsen af sin tjeneste. Summen af de erstatningsbeløb, som bortfragteren og hans folk kan tilpligtes at udrede, må ikke overstige den for bortfragteren fastsatte ansvarsgrænse.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 kan ikke påberåbes af den, som selv har forvoldt skaden forsætligt eller groft uagtsomt med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 201.

Stk. 1. Erstatningskrav i anledning af, at en passager har lidt skade på person eller

passasjeren om fradrag på inntil:

1. 1.500 francs pr. kjøretøy i tilfelle av skade på kjøretøy;
2. 100 francs pr. passasjer i tilfelle av tap av eller skade på annet reisegods.

Beløp som nevnt skal i tilfelle trekkes fra tapet eller skaden som er lidt. Paragraf 195 gjelder tilsvarende.

§ 199. Gjennomgangsbefordring.

Er det avtalt eller klart forutsatt at befordringen helt eller for en bestemt del skal utføres av en annen fraktfører, kan bortfrakteren uten hinder av reglene i § 197 forbeholde seg ansvarsfrihet for tap oppstått ved hendelser inntruffet under den del av befordringen som utføres av den annen fraktfører.

§ 200. Ansvarsbegrensning m. m. for bortfrakterens folk.

Reglene om bortfrakterens innsigelser og om grensene for hans ansvar gjelder tilsvarende for de som bortfrakteren svarer for, forutsatt at ansvaret er oppstått i tjenesten. Det samlede ansvar som kan pålegges dem og bortfrakteren, skal ikke overstige den grense som gjelder for ham.

Reglene i denne paragraf kan ikke påberopes av den som har voldt tapet forsettlig eller grovt uaktsomt med forståelse av at tap sannsynligvis ville bli voldt.

§ 201. Hvem som kan kreve erstatning, m. m.

Krav på erstatning for at en passasjer er kommet til skade eller blitt forsinket, kan

befordran får endast väckas av passageraren själv eller på hans vägnar.

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

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

202 §

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

Bestämmelser om preskription finnas i 15 kap.

Om tillämplig lag

203 §

Bestämmelserna i 189, 190, 192–202, 337 och 347 §§ eller också motsvarande

befordran får endast väckas av passageraren själv eller på hans vägnar.

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

Krav på ersättning för förlust eller skada som avses i 178–180 §§ får endast göras gällande i överensstämmelse med bestämmelserna i detta kapitel, även om kravet icke grundas på befordringsavtalet.

187 §

Tvist angående ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods kan icke med laga verkan hänskjutas till viss domstol eller till skiljemän före den händelse varpå ansvarigheten grundas. Utan hinder härav får dock avtalas, att talan efter kärandens val endast skall kunna väckas vid domstol

1) för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse;

2) för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten, eller

3) i den stat där käranden har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

188 §

Bestämmelserna i 178, 179, 180 a–187, 262 och 229 §§ eller också motsvarande

som følge af forsinkelse i forbindelse med befordringen, kan kun rejses af passageren selv eller af nogen på hans vegne.

Stk. 2. Erstatningskrav i anledning af en passagers død kan kun rejses af dem, der indtræder i hans rettigheder, eller personer der var afhængige af ham, og kun for så vidt, de pågældende er berettiget til at fremsætte et sådant krav efter de i domstolslandet gældende regler.

Stk. 3. Erstatningskrav för skade på passagerer eller rejsegods i medfør af §§ 189–191 mod bortfragteren eller nogen, han svarer for, kan, selv om kravet ikke grundes på fragtaftalen, kun rejses i overensstemmelse med bestemmelserne i dette kapitel.

bare fremsettes av passasjeren selv eller av noen på hans vegne.

Krav på erstatning for tap av liv kan bare fremsettes av passasjerens rettsetterfølgere eller forsørgede, og bare såfremt vedkommende etter domstolslandets rett kan fremsette slikt krav.

Krav mot bortfrakteren eller noen han svarer for, på erstatning etter §§ 189–191 kan bare fremsettes i samsvar med reglene i dette kapittel, selv om kravet ikke grunnes på befordringsavtalen.

IV. Forskjellige bestemmelser.

§ 202.

Stk. 1. Enhver forhåndsaftale, som har til formål at indskrænke sagsøgerens ret til at vælge værneting i retstvister vedrørende befordring af passagerer og rejsegods eller at henskyde sådanne retstvister til voldgift, er ugyldig.

Stk. 2. Der kan dog gyldigt træffes aftale om, at krav om skadeserstatning, efter sagsøgerens valg, kun skal kunne indbringes for:

a) domstolen på det sted, hvor sagsøgte har sit hjemsted eller hovedforretningssted,

b) domstolen på afgangsstedet eller på bestemmelsesstedet i henhold til transportaftalen eller

c) domstolen i den stat, hvor sagsøgeren har sit hjemsted eller fast bopæl, såfremt sagsøgte har et forretningssted der og i øvrigt kan sagsøges i den pågældende stat.

§ 202. Innskrenkninger i adgangen til forhåndsavtale om verneting og voldgift.

Enhver forhåndsavtale som tilsikter å innskrenke saksøkerens rett til å velge verneting i tilfelle av rettstvist i anledning av befordringen eller å henskyte slik tvist til voldgift, er ugyldig. Uten hinder av dette kan dog avtales at søksmål bare kan reises – etter saksøkerens valg – ved domstolen

1. på det sted hvor saksøkte har sitt faste bosted eller hovedsete for bedriften, eller
2. på avgangsstedet eller bestemmelsesstedet i henhold til befordringsavtalen, eller
3. i den stat hvor saksøkeren har fast bosted, dersom saksøkte har et forretningssted i nevnte stat og kan saksøkes der.

§ 203.

Bestemmelserne i §§ 189–190, 192–202 (samt 284 nr.) eller modsvarende bestem-

§ 203. Anvendelseområde.

Reglene i §§ 189–190, 192–202 og 284 nr 4 og 5 (jfr. §§ 285–286) eller de til-

bestämmelser i 197 års internationella konvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss eller främmande lagstiftning som gör konventionen tillämplig skola lända till efterrättelse här i riket, om befordringen utföres

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

2. enligt befordringsavtal, som träffats här eller i annan sådan stat;
3. med avtalsenlig avgångs- eller bestämmelseort här eller i annan sådan stat.

bestämmelser i främmande lagstiftning, som gör 197 års internationalla konvention om befordran av passagerare och resgods till sjöss tillämplig, skall lända till efterrättelse här i landet, om befordringen utföres

1) med fartyg registrerat i Finland eller i annan stat, som tillträtt nämnda konvention:

2) enligt befordringsavtal, som träffats här eller i annan sådan stat;
3) med avtalsenlig avgångs- eller bestämmelseort här eller i annan sådan stat.

ÅTTONDE KAPITLET

220 §

Stöta fartyg – – – uppkommer därav.

Har sammanstötningen – – – av skadan.

Vardera sidan svarar endast för sin del av ersättningen. För skada på person svara dock båda sidor solidariskt.

Har ena sidan utgivit mer än vad som

SJÄTTE KAPITLET

199 §

Har vid sammanstötning skada skett å person, svare de skyldige en för båda och båda för en för ersättningen. Har ena sidan utgivit mer än vad som belöper sig på den, får det överskjutande uttagas hos den andra. Mot sådant anspråk kan den senare göra gällande samma rätt till befrielse från eller

melser i Bruxelles-konventionen af om befordring til sos af passagerer og rejsegods eller i fremmed lovgivning, som bygger på konventionens regler, kommer til anvendelse, såfremt:

1) befordringen udføres med et skib, der er registreret her i landet eller i en anden kontraherende stat,

2) transportaftalen er indgået her i landet eller i en anden kontraherende stat,
3) afgangsstedet eller ankomststedet ifølge transportaftalen er her i landet eller i en anden kontraherende stat.

svarende bestemmelser i den internasjonale konvensjon av 197 om befordring av passasjerer og reisegods til sjøs eller i fremmed lov som bygger på konvensjonens regler, skal få anvendelse i følgende tilfelle:

1. når befordringen utføres med et skip som er registrert her i riket eller i en annen stat som står tilsluttet nevnte konvensjon;

2. når befordringsavtalen er inngått her i riket eller i en annen stat som nevnt;
3. når avgangsstedet eller ankomststedet ifølge befordringsavtalen er her i riket eller i en annen stat som nevnt.

§ 204. Ansvarsforsikring.

Kongen kan bestemme at det for skip som har passasjersertifikat og brukes til passasjerbefordring i norsk kystfart eller i fart mellom utlandet og Norge, skal tegnes forsikring eller stilles sikkerhet til dekning av det ansvar for tap av liv eller skade på person som bortfrakteren kan få etter § 189, jfr. § 194 første ledd nr. 1, § 234 første ledd og §§ 235–236. Kongen kan gi nærmere forskrifter om hvilke skip dette skal gjelde for, og om forsikringen eller sikkerhetsstillelsen, herunder om virkningen av at de ikke holdes i kraft.

Kongen kan gjøre reglene i denne paragraf gjeldende for skip med norsk passasjersertifikat som brukes til passasjerbefordring i annen fart enn nevnt i første punktum.

8 KAP.

§ 220. *Stk. 4.*

KAP. 8

§ 220, tredje og fjerde ledd.

Har en af de skyldige herefter måttet udrede mere, end der påhviler ham, kan han holde sig til den anden for det overskydende, og han indtræder i den sopanteret, der er tillagt erstatningsfordringen. Overfor dette krav kan den anden benytte sig af den ret til ansvarsfritagelse eller ansvarsbegræns-

Hver enkelt av de skyldige er bare ansvarlig for den del av erstatningen som faller på ham. Når skade på person er voldt, kan dog den erstatningsberettigede inntale hele erstatningen hos hvilken som helst av de skyldige.

Har noen måttet betale mer enn den del av

belöper på den, får det överskjutande uttagas hos den andra. Mot sådant anspråk kan den senare göra gällande samma rätt till befrielse från eller begränsning av ansvarighet som han kunnat åberopa mot den skadelidande enligt 5, 6 och 10 kap. denna lag eller däremot svarande bestämmelser i främmande lag.	begränsning av ansvarighet som han kunnat åberopa mot den skadelidande enligt denna lag eller däremot svarande bestämmelser i främmande lag.
Vid bedömande – – – – – eller icke.	
222 §	202 §
Bestämmelserna i denna lag om sammanstötning mellan fartyg äga tillämpning även när till följd av fartygs manövrering eller på liknande sätt skada av ett fartyg orsakas på annat fartyg eller personer eller gods därpå, utan att fartygen stöta samman.	Bestämmelserna i denna lag om sammanstötning mellan fartyg äger tillämpning även när, till följd av fartygs manövrering eller på liknande sätt, skada av ett fartyg orsakas på annat fartyg eller personer eller gods därpå. utan att fartygen stöter samman.
FJORTONDE KAPITLET	
337 §	
I fråga – – – – – säkerheten frigivits.	Jfr. 187 §.
Tvist angående ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods kan icke med laga verkan hänskjutas till viss domstol eller till skiljemän före den händelse varpå ansvarigheten grundas. Utan hinder härav får dock avtalas, att talan efter kärandens val endast skall kunna väckas vid domstol 1) för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse; 2) för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten, eller 3) i den stat där kärenden har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt. Om domstolen – – – – – den orten. Äro flera – – – – – rederiets hemvist.	

ning, som han ville kunne gøre gældende overfor skadelidende i medfør af lov eller gyldigt kontraktsforbehold.

§ 222.

Hvad der i dette kapitel er bestemt om sammenstød mellem skibe, finder også anvendelse i tilfælde, i hvilke et skib ved sin sejlads eller på anden lignende måde forårsager skade på et andet skib eller ombordværende personer eller gods, uden at det har fundet sammenstød mellem skibene sted.

Jfr. § 202.

erstatningen som faller på ham, kan han kreve det overskytende tilbake av den annen skyldige. Mot slikt tilbakesøkningskrav kan denne gjøre gjeldende den rett til ansvarsfritakelse eller-begrensning som han i forhold till skadelidte ville ha vært berettiget til i kraft av den lov som får anvendelse i forholdet mellom ham og skadelidte, eller i kraft av gyldig kontraktsmessig forbehold. Forbehold kan dog ikke gjøres gjeldende i den utstrekning det fritar for eller begrenser ansvaret utover det som ville følge av §§ 118, 120, 189–195 og 198 eller tilsvarende regler i fremmed rett som i tilfelle får anvendelse i forholdet til skadelidte.

§ 222.

Det som i denne lov er bestemt om sammenstøt mellom skip, gjelder også når et skip ved sin manøvrering eller på lignende måte volder skade på et annet skip eller ombordværende personer eller gods uten at sammenstøt mellom skipene har funnet sted.

Jfr. § 202.

FEMTONDE KAPITLET

347 §

Nedanstående fordringar – – – skadan inträffade;

4. fordran på belopp som någon erlagt utöver vad som rätteligen belöper på honom enligt 220 §, inom ett år från det beloppet utgivits av honom;
5. fordran på ersättning på grund av passagerares dödsfall eller kroppsskada eller dröjsmål med passagerarbefordran, inom två år från det ilandstigningen ägt rum eller skulle hava ägt rum samt, om dödsfallet inträffat efter ilandstigningen, inom två år efter dödsfallet men icke senare än tre år från ilandstigningen;
6. fordran på – – – – – – – äga rum;

7. fordran på ersättning på grund av att resgods gått förlorat eller skadats eller på grund av dröjsmål med befordran av resgods, inom två år från det godset förts iland eller, om godset gått förlorat under resan, från det ilandföring skulle hava ägt rum;

8. fordran på – – – dispaschens dag.

Svarar gäldenären – – – i allmänhet.

Har fordran – – – fordringen väckt.

I fråga om förlängning av eller avbrott i preskriptionstid som angives i denna paragraf gäller vad domstolslandets lag föreskriver. Dock får de i första stycket 5 och 7 angivna fristerna i intet fall utsträckas över tre år från det ilandstigning eller ilandföring ägt rum eller skulle hava ägt rum.

ÅTTONDE KAPITLET

229 §

Vill borgenär – – – – – – själv utgivits.

3) fordran på ersättning på grund av passagerares dödsfall eller kroppsskada eller dröjsmål med passagerarbefordran inom två år från det ilandstigningen ägt rum eller skulle hava ägt rum samt, om dödsfallet inträffat efter ilandstigningen, inom två år efter dödsfallet, men ej senare än tre år från ilandstigningen;
4) fordran på – – – bort utlämnas;

5) fordran på ersättning på grund av att resgods gått förlorat eller skadats eller på grund av dröjsmål med befordran av resgods inom två år från det godset förts i land eller, om godset gått förlorat under resan, från det ilandföring eller utlämning skulle hava ägt rum:

6) för fordran – – – dispaschens datum.

I fråga om förlängning av eller avbrott i preskriptionstid som angives i denna paragraf gäller vad domstolslandets lag föreskriver. Dock får de i 1 mom. 3 och 5 angivna fristerna i intet fall utsträckas över tre år från det ilandstigning eller ilandföring ägt rum eller skulle ha ägt rum.

Svarar gäldenären – – – är stadgat.

Har fordran, som avses i denna paragraf, kommit under – – – blivit anhängiggjord.

Dansk text föreligger ej.

Norsk text.

KAP. 12

§ 284. Foreldelsesfrister.

Foreldelsesfristen for følgende fordringer er:

– – –

3. for fordring på erstatning for skade ved sammenstøt, to år fra den dag da skaden ble voldt;

4. for fordring på erstatning etter § 189, to år fra den dag da passasjeren gikk i land, eller dersom han er død tidligere, fra den dag da han ville ha gått i land; har dødsfallet funnet sted etter ilandstigningen, er fristen to år fra dødsdagen, men ikke mer enn tre år fra ilandstigningen;
5. for fordring på erstatning etter § 190, to år fra den dag da reisegodset ble brakt i land, eller dersom det er gått tapt, fra den dag da det ville ha blitt brakt i land;
6. for fordring på erstatning etter § 191, to år fra den dag da passasjeren gikk i land eller reisegodset ble brakt i land;

– – –

For regresskrav i anledning av fordring som nevnt i første ledd nr. 7 og 8 er foreldelsesfristen ett år regnet fra den dag da fordringen ble betalt eller søksmål om den ble reist. Den samme frist gjelder for regresskrav i anledning av fordring som nevnt i første ledd nr. 3, dog slik at ved regress i anledning av personskadekrav regnes fristen for regresskravet bare fra den dag da erstatningskravet ble betalt.

§ 285. Henvisning til alm. foreldelsesregler, m. m.

For øvrig kommer de alminnelige regler om foreldelse av fordringer (jfr. lov av 27. juli 1896) till anvendelse. Dog gjelder følgende:

Søksmål om fordring som nevnt i § 284 første ledd nr. 4, 5 eller 6 kan ikke i noe tilfelle reises senere enn tre år etter at ilandstigningen eller ilandbringelsen fant sted eller ville ha funnet sted.

ELFTE KAPITLET

262 §

Hava parterna överenskommit, att tvist mellan dem skall upptagas och avgöras av viss annan rådstuvurätt än den, som enligt vad ovan i detta kapitel sagts är behörig, gäller vad därom i 187 § samt i allmän lag stadgas.

ANDRA KAPITLET

14 § 3 mom.

Med franc förstås – – – då betalning sker. Omräkning av ansvarighetsbelopp som avses i 182 § sker dock efter kursen den dag betalning sker.

348 §

Med franc förstås i denna lag en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till svenskt mynt av ansvarighetsbelopp som avses i 6 kap. sker efter kursen den dag som domstolslandets lag föreskriver. Omräkning av ansvarighetsbelopp som avses i 10 kap. sker efter kursen den dag säkerhet ställes eller, om sådan icke ställes, kursen den dag betalning sker.

Norsk text.

§ 286. Lovvalg.

Spørsmål om foreldelse avgjøres etter norsk rett i alle tilfelle hvor søksmål om fordring som nevnt i § 284 reises her i riket.

Bilaga 2 Rapport från diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel den 17–29 april 1961

Undertecknade, lagbyråchefen Torwald Hesser och jur. kand. H. G. Mellander, vilka vid den diplomatiska sjörättskonferensen i Bryssel den 17–29 april 1961 särskilt haft att följa arbetet på den internationella konventionen om vissa gemensamma regler beträffande passagerarbefordran till sjöss, få härmed efter fullgjort uppdrag avge följande rapport.

Allmänna uppgifter om konferensen ha lämnats i den svenska delegationens sammanfattande rapport.

Vid konferensen hänvisades förevarande ärende till en särskild kommitté under ordförandeskap av fransmannen J. P. Govare. I kommittén deltogo samtliga konferensländer. De nordiska länderna voro representerade, utom genom undertecknade, genom byråchef Ejner Lysgaard och professor Carl Rasting (Danmark), v. häradshövdingen Fredrik Norrmén (Finland) och assuransdirektören Annar Poulsson (Norge). De nordiska delegaterna upprätthöllo under hela konferensen ett synnerligen givande samarbete.

Kommitténs förslag behandlades i plenarsammanträden den 27 och 28 april 1961. Sistnämnda dag antogs konventionen med 36 röster för, inga mot och 9 nedlagda. – – –

Följande länder röstade för konventionen: Förenade Arabrepubliken, Argentina, Australien, Belgien, Burma, Bulgarien, Cambodja, Canada, Chile, Danmark, Finland, Israel, Italien, Japan, Jugoslavien, Kina, Liberia, Malajiska Förbundet, Marocko, Monaco, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Schweiz, Sovjetunionen, Spanien, Sverige, Tjeckoslovakien, Tunisien, Turkiet, Ukraina, Ungern, Vatikanstaten, Vitryssland och Österrike.

Följande länder nedlade sina röster: Filippinerna, Frankrike, Grekland, Iran, Irland, Nederländerna, Storbritannien, Förbundsrepubliken Tyskland och U.S.A.

Till grund för förhandlingarna låg det förslag till konvention i ämnet som antagits vid 1957 års diplomatiska sjörättskonferens. Beträffande förarbetena till detta förslag hänvisas till direktören Fritjof Nordborgs rapporter från CMI-mötena i Brighton 1954 och Madrid 1955 samt från Brysselkonferensen 1957.

Konventionens huvudprinciper

I konventionen ha i stort sett bibehållits principerna i 1957 års förslag. Bortfraktaren skall vara ansvarig för skada i anledning av passagerares död eller denne åsamkad kroppsskada, under förutsättning att dödsfallet eller kroppsskadan inträffat under resan och beror på fel eller försummelse av bortfraktaren själv eller av hans anställda eller av honom anlitade personer. Fel eller försummelse presumeras då fråga är om skeppsbrott, sammanstötning, strandning, explosion eller brand. Ansvaret är maximerat

till 250 000 Poincaré-francs (omkring 85 000 kronor) för varje passagerare, därest icke dolus eller grov vårdslöshet å bortfraktarens sida visas föreligga. Konventionen modifierar icke 1957 års konvention rörande begränsning av redareansvaret, vilket innebär att det i denna stadgade maximala ansvarighetsbeloppet för personskada, 3 100 Poincaré-francs eller ca 1 000 kronor per ton av fartygets dräktighet, icke kan överskridas utan fortfarande utgör den yttersta gränsen för redarens ansvarighet för personskador.

Konventionen avser icke ansvar för passagerares bagage. De nordiska delegationerna framställde inom kommittén förslag om att bestämmelser härom skulle intagas i konventionen. Förslaget fick stöd från flera håll. Kommitténs ordförande ansåg emellertid att bindande beslut att icke upptaga denna fråga fattats redan i Bryssel 1957 och förslaget förföll. Det framhölls att ett särskilt konventionsförslag rörande bagage torde komma att utarbetas inom CMI.

De särskilda artiklarna

Artikel 1

Artikeln, som i huvudsak motsvarar 1957 års förslag, innehåller vissa definitioner. Beträffande de olika punkterna må nämnas följande.

Punkt b). Den här upptagna definitionen på fraktavtal har på brittiskt förslag utvidgats genom tillägget "made by or on behalf of a carrier". Även fall då en agent eller resebyrå handlat för rederiet omfattas alltså.

Punkt c). Definitionen på passagerare är oförändrad. Av definitionen framgår att det skall föreligga ett avtal om passagerarbefordran mellan redaren och passageraren för att konventionen skall vara tillämplig. Därigenom bortfalla t. ex. fripassagerare, besättningsmän, reparatörer, tulltjänstemän. Det saknar betydelse om avtalet är benefikt eller oneröst.

Punkt d). Vid förhandlingarna framgick att konventionen icke är avsedd att omfatta internationell trafik på floder, kanaler och andra s. k. inre vattenvägar.

Punkt f). Den här upptagna definitionen på internationell resa (international carriage) erhöll på brittiskt förslag sådan lydelse, att därmed förstås resa, beträffande vilken enligt fraktavtalet antingen avgångs- och destinationshamnarna befinna sig i samma stat och en mellanhamn i en annan stat eller avgångs- och destinationshamnarna befinna sig i skilda stater.

Artikel 2

Enligt artikeln, som är i sak oförändrad, skola konventionens bestämmelser äga tillämpning på internationell resa som sker antingen ombord på fartyg under fördragsslutande stats flagga eller, enligt fraktavtalet, från eller till plats å sådan stats område.

Artikel 3

Artikeln behandlar det s. k. sjövärdighetskravet.

Efter lång diskussion i kommittén erhöll den en ny, från 1957 års förslag avvikande lydelse. Artikeln stadgar, att bortfraktaren, om han är fartygets ägare, skall ägna vederbörlig omsorg åt att försätta och bibehålla fartyget i sjövärdigt skick såväl vid resans början som under själva resan. Han skall även tillse (ensure) att hans anställda och ombud utöva vederbörlig omsorg i detta avseende. I artikelns andra moment utsäges, att om bortfraktaren icke är fartygets ägare, bortfraktaren skall tillse att ägaren, respektive den som utrustar och driver fartyget samt dennes anställda och ombud iakttaga sådan omsorg beträffande fartygets sjövärdighet, som i första momentet sägs.

Artikel 4

Artikeln, som i huvudsak är oförändrad, innehåller de centrala reglerna om bortfraktarens ansvar.

Huvudreglerna äro som förut nämnts att bortfraktaren svarar för passagerares dödsfall eller kroppsskada, såvida dödsfallet eller

kroppsskadan inträffat under resan och beror på fel eller försummelse hos bortfraktaren, hans anställda eller ombud, och att fel eller försummelse i sådant avseende presumeras, då fråga är om skeppsbrott, sammanstötning, strandning, explosion eller brand. I andra fall åligger bevisbördan beträffande fel eller försummelse den, som framställer skadeståndskrav.

I detta sammanhang må påpekas, att den amerikanska delegationen synnerligen energiskt sökte driva igenom att även bevisbördan beträffande fartygets sjövärdighet skulle åvila redaren, om det gjordes gällande att skadan inträffat på grund av bristande sjövärdighet. Samtliga nordiska länder och flera andra röstade emot det amerikanska förslaget, vilket förkastades vid omröstning i plenum med 22 röster mot 11 och 11 nedlagda.

Artikel 5

Artikeln, som är i sak oförändrad, ger domstol möjlighet att jämka skadestånd vid medvållande från passagerarens sida.

Artikel 6

I artikeln har begränsningsbeloppet fastställts till 250 000 guldfrancs per passagerare med guldhalten angiven. Det utdömda beloppet kan konverteras till nationell valuta i jämna siffror. Konvertering skall ske enligt guldvärdet av den nationella valutan å betalningsdagen.

I detta sammanhang må nämnas, att U.S.A. föreslog 400 000 guldfrancs i kommitten samt att England och vid plenarsammanträdet även U.S.A. motsatte sig per capita begränsningen.

Artikel 7

Enligt artikeln, som är oförändrad, bortfaller ansvarsbegränsningen vid dolöst förfarande å bortfraktarens sida.

De nordiska länderna stödde en brittisk proposition som gick ut på att bringa artikeln i överensstämmelse med artikel 1 punkt 1 i 1957 års begränsningskonvention (jfr svenska regeringens yttrande). Propositionen avvisades emellertid med 23 röster mot 10 och 10 nedlagda.

Artikel 8

Artikeln, som är i sak oförändrad, stadgar att konventionen icke ändrar bortfraktarens rättigheter och skyldigheter jämlikt internationella konventioner om begränsning av redaransvaret eller jämlikt nationell lagstiftning om dylik begränsning. Såsom förut nämnts, kommer alltså 1957 års begränsningskonvention att fortfarande utgöra den yttersta gränsen för redarens ansvarighet för personskador.

Artikel 9

Denna artikel, som i sak är oförändrad, innebär att konventionens stadganden rörande ansvarighetsbeloppet och bortfraktarens ansvarighet samt denne åvilande bevisbörda äro tvingande. Vidare innebär artikeln att avtal om jurisdiktion eller arbitrage likaledes är utan verkan.

Den senare bestämmelsen syntes de nordiska delegaterna betänklig. I de flesta länder äro de legala forumreglerna så utformade att passagerarna ha flera fora att välja mellan. Stundom kunna de gå till forum i det egna landet. Inträffar en stor katastrof till sjöss, kan det alltså hända att redaren måste försvara sig i processer vid en mängd olika domstolar i skilda länder. Det måste anses skäligt att redaren genom förbehåll i transportavtalet får koncentrera processerna till en domstol. Anmärkas må att förbudet mot jurisdiktionsklausul i tidigare utkast var förenat med speciella forumregler, som just åsyftade en koncentration av processerna. Dessa forumregler hade emellertid bortfallit i 1957 års förslag, varigenom det nämnda förbudet kommit att hänga i luften.

Av nu antydda skäl föreslogo de nordiska delegationerna att förbudet mot jurisdiktionsklausul skulle utgå. Förslaget stöddes av

flera andra länder, särskilt av Nederländerna, men rönte kraftigt motstånd från U.S.A. och förkastades, dock med mycket knapp marginal.

Artikel 10

Artikeln, som i huvudsak är oförändrad, innehåller vissa regler rörande talan om skadestånd enligt konventionen. Reglerna, som icke synas innebära några begränsningar i förhållande till vad som följer av allmänna processuella bestämmelser i svensk rätt, torde närmast vara betingade av hänsyn till engelsk och amerikansk lag.

Artikel 11

Artikeln stadgar 2 års preskriptionstid från landstigningsdagen (vid dödsfall: den avsedda landstigningsdagen) för fordringar med anledning av passagerares dödsfall eller personskada, alternativt 3 år från landstigningsdagen, om dödsfall inträffat därefter. Enligt 1957 års förslag var preskriptionstiden 1 år, alternativt 3 år i det senare fallet. Den förlängda preskriptionstiden antogs i kommittén med 19 röster mot 11 på ett amerikanskt förslag. Omröstning skedde ej i plenum.

Vidare innehåller artikeln en regel om 15 dagars reklamationsfrist, sammanknuten med en bestämmelse om att passageraren skall anses ha gått iland välbehållen, därest skriftlig reklamation ej skett inom den stadgade tiden.

Artikel 12

Artikeln, som i sak är oförändrad, innebär att bortfraktarens anställda och ombud i denna sin egenskap ha rätt att åberopa samma ansvarsbegränsning som bortfraktaren själv. Denna rätt är förverkad om det visas att skadan förorsakats av den anställdes eller ombudets handling eller underlåtenhet begången med avsikt att förorsaka skada eller med vetskap om att skada sannolikt skulle uppkomma.

Stadgandet avser att förhindra att passagerare, genom att föra talan mot anställd eller ombud i stället för mot redaren, erhåller skadestånd utan begränsning (jfr det s. k. Himalaya-fallet, (1954) 2 Lloyd's Rep. sid. 122 och 267).

Artikel 13

Denna artikel, som i sak är oförändrad, utsäger att konventionen skall tillämpas på kommersiell passagerarbefordran, som bedrives av stater eller offentliga myndigheter.

Artiklarna 14–22, som innehåller slutbestämmelser, äro nya.

Artikel 14

Artikeln klargör att konventionen icke skall inverka på någon internationell konvention eller nationell lag, som reglerar ansvarighet för atomskador.

Artikel 15

Enligt artikeln skall konventionen vara öppen för undertecknande av de vid konferensen representerade staterna.

Artiklarna 16, 17 och 18

Artiklarna behandla ratificering och ikraftträdande.

De nordiska länderna hade redan vid kommittébehandlingen framställt förslag om att konventionen för att träda i kraft borde ratificeras av minst 10 nationer, av vilka 5 med ett tonnage om minst 1 miljon bruttoregisterton var, jfr 1957 års begränsningskonvention. Förslaget upptogs ånyo i plenum, där det framfördes av Norge och understöddes, förutom av de nordiska länderna, bl. a. av Storbritannien och Tyskland, men rönte motstånd bl. a. av U.S.A. och Polen. Förslaget förkastades med 29 röster mot 10 och 2 nedlagda. Ett förslag om att minst 10 nationer borde ratificera konventionen framställdes härefter och förkastades med 20 röster mot 17 och 3 nedlagda.

Resultatet blev att den i kommittén antagna texten blev gällande. Enligt denna (artikel 17) träder konventionen i kraft mellan de två stater, som först ratificera densamma, 3 månader efter datum för deponerandet av det andra ratifikationsinstrumentet, samt härefter beträffande signatärstat, som ratificerar konventionen 3 månader efter deponerandet. Motsvarande gäller stater, vilka ansluta sig till konventionen, varvid tiden räknas från anslutningen.

Artikel 19

Varje konventionsstat äger rätt att uppsäga konventionen med verkan 1 år efter det den belgiska regeringen mottagit meddelande om uppsägningen.

Artikel 20

Denna artikel medger rätt för stat, vilken ännu ej erhållit suveränitet, att ansluta sig till konventionen, om anmälan härom göres av konventionsstat, som är ansvarig för sådan stats internationella relationer.

Artikel 21

Artikeln innehåller bestämmelser om den belgiska regeringens informationsskyldighet gentemot konventionsstaterna beträffande undertecknanden, ratifikationer etc.

Artikel 22

Denna artikel innehåller det viktiga stadgandet att konventionsstat må, sedan 3 år förflutit från ikraftträdandet för sådan stats del, påyrka att en konferens sammankallas för att överväga ändringar i konventionen. I plenum antogs på ett brittiskt förslag ett tillägg till artikelns 2 moment, innebärande att minst en tredjedel av konventionsstaterna böra vara eniga om sammankallandet av en sådan konferens.

Reservationer

I konventionens tilläggsprotokoll upptagas tre reservationer, vilka kunna göras av konventionsstat vid undertecknande, ratificering eller anslutning till konventionen, nämligen

1) att icke tillämpa konventionen i fråga om resor, som enligt vederbörande stats nationella lag icke anses såsom internationella resor;

2) att icke tillämpa konventionen, när passagerare och bortfraktare äro medborgare i samma fördragsslutande stat;

3) att ge konventionen bindande kraft genom att antingen upphöja den till lag eller på lämpligt sätt införliva dess bestämmelser med den nationella lagstiftningen.

Reservationsmöjligheten enligt punkt 1 avser bl. a. att tillgodose det intresse de nordiska länderna kunna ha av att icke låta konventionens regler gälla den internordiska trafiken, t. ex. färjetrafiken mellan Hälsingborg och Helsingör. Storbritannien var också intresserat av att ha denna reservationsmöjlighet med tanke på trafiken mellan England och södra Irland.

Frågan om reservationerna väckte redan på kommittéstadiet en livlig diskussion. De nordiska länderna framställde här liksom senare i plenum ett förslag om att i protokollet skulle göras ett tillägg, innebärande att inga andra reservationer än de ovan nämnda skulle tillåtas. Förslaget stötte på hårt motstånd av bl. a. Storbritannien, Sovjetunionen och U.S.A. För Storbritanniens del var man visserligen benägen att godkänna principen i det nordiska förslaget, men då Storbritannien fortsättningsvis fasthöll vid sin redan i Bryssel 1957 deklarerade ståndpunkt, enligt vilken man icke kunde godkänna ansvarsbegränsning på per capita basis och denna reservation icke godkänts i kommittén såsom en allmän reservation, kunde den brittiska delegationen icke avstå från sin rätt att göra en specialreservation i detta hänseende. U.S.A. stödde även tanken på en allmän reservation rörande rätt till avvikelser från per capita systemet. Efter upprepade

röstningsprocedurer i plenum förkastades det nordiska förslaget. Resultatet blev alltså att speciella reservationer äro tillåtna.

Synpunkter på ratificeringen

Beträffande ratificeringen torde från svensk sida försiktighet böra iakttagas och beslut om tidpunkten fattas av de nordiska länderna gemensamt, *dels* med tanke på framtida enhetlig nordisk sjölagstiftning även på detta område *och dels* med hänsyn till att intet minimiantal ratificeringar med tonnageklausul föreskrivits, utan ratificering efter 3 månader binder ratificerande stater vid konventionen. Dessutom bör observeras det beklagliga faktum att bl. a. varken Storbritannien, U.S.A., Tyskland eller Nederländerna röstat för konventionen.

Slutligen manar det ovannämnda förhållandet, att det i princip står öppet för ratificerande stater att göra vilka reservationer som helst, till försiktighet. Det är uppenbart, att konventionens värde för framtiden i hög grad kommer att bero på vilka reservationer de olika staterna anse sig böra göra vid ratificeringen av konventionen.

Stockholm och Göteborg den 6 november 1961.

Torwald Hesser

H. G. Mellander

Bilaga 3 Rapport från den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session i Bryssel 1967

Under tiden den 16–27 maj 1967 hölls den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session i Bryssel med företrädare för ett sextiotal stater och för flera internationella organisationer – – –. Vid konferensen behandlades av Comité Maritime International (CMI) utarbetade förslag till

– – –

konvention för fastställande av vissa gemensamma bestämmelser om befordran av passagerares resgods till sjöss (CMI Stockholm 1963).

– – –

Konferensen leddes av den belgiska delegationens ordförande, senatorn och advokaten Albert Lilar, tillika ordförande i CMI, jämte elva vice ordförande, bland dem den svenska delegationens ordförande, ambassadören i Bryssel Tage Grönwall. Den svenska delegationen utgjordes vid sidan av ordföranden av rättschefen i justitiedepartementet Olof Höglund, hovrättsassessorn Christer Rune, dispaschören Kaj Pineus, professorn Kurt Grönfors, advokaten Lennart Hagberg, direktören Rainer Hornborg, direktören Hans-Gösta Mellander och advokaten Claës Palme.

Ingående överläggningar med de danska, finska och norska delegationerna ägde rum före konferensen vid ett sammanträde i Oslo den 7–9 mars 1967. Dessa överläggningar ledde till att samnordiska ändringsförslag kunde överlämnas till belgiska regeringen före konferensen; också ett par särnorska ändringsförslag lades fram på detta sätt. Ändringsförslagen överlämnades därjämte på diplomatisk väg till åtskilliga stater och – genom förmedling av Svensk förening för internationell sjörätt – personer utomlands som bedömdes böra få del därav redan före konferensen. Även under konferensen utvecklades ett intensivt och framgångsrikt nordiskt samarbete med dagliga överläggningar före konferensarbetets början. Det lyckades de nordiska delegationerna att tillsammans utöva ett väsentligt inflytande på konferensarbetet och i slutförda delar kan konferensen sägas ha utfallit mycket tillfredsställande från nordisk och svensk synpunkt.

Konferensens arbete bedrevs i allmänhet så att en första behandling av konventionsförslagen skedde i allsidigt sammansatta utskott med tillhörande underutskott för redigering. De vid utskottsbehandlingen reviderade förslagen behandlades därefter i plenum och en för hela konferensen gemensam redaktionskommitté granskade slutligen de antagna texterna. Slutbestämmelserna anförtroddes ett särskilt utskott. Fransk text tillkom regelmässigt som översättning av engelsk text – – –.

På Sveriges vägnar undertecknades – – – resgodskonventionen.

– – –

Resgodskonventionen

CMI:s förslag med materiella bestämmelser behandlades i utskott under ordförandeskap av den schweiziske advokaten Walter Müller – – –. Utskottsarbetet präglades av meningsskiljaktigheter på ett stort antal punkter och blev utdraget. Långtgående enighet nåddes dock till slut om det som blev utskottets förslag och detta kunde antas av konferensen utan större ändringar.

Konventionen är avsedd att komplettera 1961 års konvention om befordran av passagerare till sjöss som av flera skäl ej kommit att innehålla bestämmelser om bortfraktarens ansvar för passagerares resgods. Dessutom har det ansetts föreligga ett särskilt behov av att de internationella färjerederiernas ansvar för passagerares fordon regleras. Konventionen anknyter således till passagerarkonventionen, vilket också återspeglas i redigeringen. – – –.

Artikel 1

Denna artikel som antogs i plenum med så klara röstetal som 38 för, ingen mot och 6 nedlagda (däribland Japan) upptar definitioner.

Bortfraktaren, passageraren, fartyg, internationell befordran och fördragsslutande stat definieras i nära anslutning till passagerarekonventionens definitioner (artikel 1). Det förutsätts att resgodsbefordringen äger rum i samband med avtal om passagerarebefordran men ej att godset befordras med samma fartyg som passageraren. Konventionen skiljer på handresgods och annat resgods. Den tvingande ansvarsperioden är – i överensstämmelse med ett nordiskt förslag – utvidgad för båda resgodsslagen jämfört med passagerarekonventionen och går längst i fråga om annat resgods, i det att den omfattar hela tiden från mottagandet till utlämnandet. Det förtjänar påpekas att vad som befordras enligt certeparti eller konossement faller utanför konventionens tillämpning. Bortfraktarens ansvar täcker också – likaledes i överensstämmelse med ett nordiskt förslag – dröjsmål med utlämning av resgods efter ankomsten av det fartyg som befordrat godset; undantaget för dröjsmål på grund av strejk och lockout är obehövligt och närmast ägnat att förvilla i betraktande av att konventionen i sin helhet bygger på culpaprincipen (jfr artikel 4).

Artikel 2

Denna artikel gäller tillämpningsområdet och antogs i plenum med 40 röster för, ingen mot och sju nedlagda (däribland Japan). Den skall sammanställas med definitionen av "internationell befordran" i artikel 1 g).

Frågan om tillämpligheten vållade oväntat stora problem. Resultatet blev avvikande från passagerarekonventionen. Medan denna enligt artikel 2 är tillämplig på internationell befordran, när fartyget seglar under fördragsslutande stats flagga eller den avtalsenliga avgångs- eller ankomstorten är belägen inom konventionsområdet, förutsätter resgodskonventionen för sin tillämplighet, att fartyget är registrerat inom konventionsområdet eller att befordringsavtalet träffats där eller att den avtalsenliga avgångsorten är belägen där.

Jfr möjlighet till förbehåll i artikel 16 (1).

Artikel 3

Denna artikel rör bortfraktarens ansvar för fartygets sjövärdighet och antogs med 35 röster för, en mot (Japan) och åtta nedlagda (däribland de nordiska).

Utskottsförslagets lösning av detta spörsmål svarade mot vad som enligt Haag-reglerna gäller för befordran av last, dvs. ett ansvar för sjövärdighet vid resans början. Artikeln sådan den antogs i plenum överensstämmer däremot med passagerarkonventionen och föreskriver sålunda ansvar för sjövärdigheten under hela befordringen. Det var på kongolesiskt förslag som bestämmelsen sålunda samordnades med passagerarekonventionen; förslaget antogs med 16 röster för (däribland U.S.A., Italien och Österrike), 15 mot (däribland de nordiska länderna, Belgien, Frankrike, Japan, Storbritannien och Sovjet-

unionen) och 13 nedlagda. Lösningen kan, som röstsiffrorna antyder, diskuteras från rättspolitisk utgångspunkt.

Artikel 4

Denna artikel med grundläggande regler om bortfraktarens ansvar antogs i plenum med 35 röster för, ingen mot och åtta nedlagda (däribland Belgien, Frankrike och Japan).

Enligt huvudregeln har bortfraktaren culpaansvar – liksom i passagerarekonventionen (artikel 4) – för förlust av eller skada på resgods dels för egna handlingar och dels för sina anställdas handlingar under deras tjänsteutövning. Till skillnad från passagerarekonventionen gör resgodskonventionen undantag för s. k. nautiska fel efter förebild i Haag-reglerna men undantaget begränsas i överensstämmelse med ett nordiskt förslag till att avse bara fordon; sådana kan ju också befordras på konossement och den vägen föras in under Haag-reglerna. Denna fråga blev även under plenibehandlingen föremål för debatt och särskild omröstning bl. a. med anledning av att man på belgisk och fransk sida yrkade på generellt undantag för nautiska fel så som CMI:s förslag innefattade. Men den slutliga utformningen av undantagsregeln förestavades av en klar majoritet. Härutöver gäller undantag för värdesaker för vilka krävs särskilt och skriftligt ansvarsåtagande.

Bevisbördan för omfattningen av förlust eller skada och för att denna inträffat under befordringen ligger på passageraren. Såvitt gäller handresgods har denne också bevisbördan för fel eller försummelse på bortfraktarens sida, om inte förlusten eller skadan inträffat i samband med förlisning, sammanstötning, grundstötning, explosion eller brand; detta svarar mot vad som gäller enligt passagerarekonventionen. I fråga om annat resgods gäller omvänt att fel eller försummelse på bortfraktarens sida presumeras. Regleringen stämmer i stort sett med nordisk rätt (jfr 118, 172 och 173 §§ sjölagen) och med grundläggande principer för besittningsförhållandenas inverkan på bevisbördefördelningen.

Artikel 5

Artikeln antogs i plenum med 41 röster för, ingen mot och en nedlagd. Den innebär liksom motsvarande bestämmelse i passagerarekonventionen (artikel 5) att bortfraktaren med tillämpning av lex fori kan helt eller delvis befrias från ansvarighet, om han styrker medverkan på den skadelidandes sida. Detta stämmer väl med nordiska skadeståndsrättsliga principer.

Artikel 6

Denna artikel antogs i plenum med 32 röster för, tre mot (Bulgarien, Japan och Sovjetunionen) och åtta nedlagda. Den reglerar främst de belopp till vilka bortfraktarens ansvarighet begränsas, nämligen – om ej högre belopp avtalas uttryckligen och skriftligen –

för handresgods (utom sådant som förvaras i eller på fordon) 10 000 Poincaréfrancs, dvs. omkring 3 500 kronor, per passagerare,

för varje fordon (inbegripet däri eller därpå förvarat resgods) 30 000 Poincaréfrancs, dvs. omkring 10 500 kronor, ett belopp som fastställdes enligt nordiskt yrkande,

för annat resgods 16 000 Poincaréfrancs, dvs. omkring 5 600 kronor.

Den totala ansvarsbegränsningen exempelvis för en passagerare som medför ett fordon kan således bli nära 20 000 kronor.

Till undvikande av onödig tvist om bagateller kan parterna genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse bygga in självriskklausul i befordringsavtalet med högsta belopp av 1 500 Poincaréfrancs, dvs. omkring 525 kronor, per fordon och 100 Poincaréfrancs, dvs. omkring 35 kronor, per passagerare. I så fall dras alltid självriskbeloppet av utan hänsyn till skadans omfattning. Men högsta beloppet för bortfraktarens ansvarighet påverkas ej av självrisken. Var exempelvis värdet av en totalförstörd bil 31 500 francs eller mer, blir bortfraktarens ansvarighetsbelopp 30 000 francs.

Till skillnad från vad som gäller enligt

passagerarekonventionen skall ej endast rättegångskostnader utan även ränta på skadeståndsbelopp falla utom förutnämnda begränsningsbelopp; detta bestämdes enligt nordiskt yrkande.

Artikel 7

Denna artikel antogs i plenum med 42 röster för, ingen mot och en nedlagd. Den överensstämmer med artikel 7 i passagerarekonventionen och berövar bortfraktaren förmånen av ansvarsbegränsning enligt artikel 6, om det visas att skadan orsakats av handling eller underlåtenhet av denne med uppsåt att skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden. Angående skadeuppsåt eller vårdslöshet hos bortfraktarens anställda se artikel 11 mom. 3.

Artikel 8

Denna artikel antogs i plenum med 37 röster för, en mot (U.S.A.) och fem nedlagda. Den överensstämmer med artikel 8 i passagerarekonventionen och innefattar förbehåll för 1957 års internationella konvention om redareansvarets begränsning. Resgodskonventionens bestämmelser vållar alltså inte konflikt med nämnda konventions bestämmelser om redares skyldigheter och rättigheter.

Artikel 9

Denna artikel som antogs i plenum med 40 röster för, ingen mot och tre nedlagda upptar en bestämmelse om skadeståndstalan som närmast torde vara betingad av hänsyn till anglosaxisk rätt och sakna intresse åtminstone från nordisk legislativ synpunkt. Den motsvarar artikel 10 mom. 1 i passagerarekonventionen.

Artikel 10

Artikeln antogs i plenum med 36 röster för, en mot (Japan) och sju nedlagda. Den behandlar reklamation och preskription. Här kan framhållas, att följden av att reklamationstid försuttits av passageraren ej är att rätt till talan förlorats utan att passageraren presumeras ha mottagit godset i oskadat skick. Preskriptionstiden diskuterades – liksom flera andra spörsmål i denna konvention – från utgångspunkten vilken konvention som resgodsbestämmelserna borde anknytas till, passagerarekonventionen (personskador) eller Haag-reglerna (lastskador). Den förra anknytningen föredrogs i plenum av en klar majoritet, nämligen 20 röster (bl. a. de nordiska, Storbritannien och U.S.A.) mot 13 (däribland Italien, Japan och Nederländerna) och 11 nedlagda.

Artikel 11

Denna artikel antogs i plenum med 44 röster för, ingen mot och en nedlagd (Australien). Den innehåller en s. k. Himalaya-klausul som överensstämmer med passagerarekonventionens (artikel 12) och i princip även med Visby-reglernas (artikel 3). Det kan påpekas att något undantag för "independent contractors" som i Visby-reglerna ej övervägts. Problemet ligger också i praktiken något annorlunda till i fråga om last; bl. a. följer ansvarsperioden den s. k. tackle-to-tackle-principen.

Artikel 12

Denna artikel antogs i plenum med samma röstetal som artikel 11. På samma sätt som artikel 9 i passagerarekonventionen fråntar den principiellt parterna frihet att på förhand avtala om inskränkning av bortfraktarens konventionsenliga ansvarighet eller omkastning av den bevisbörda konventionen ålägger denne. Däremot innehåller artikeln inte motsvarighet till passagerarekonventionens förbud mot jurisdiktionsklausuler. Jfr vid följande artikel.

Artikel 13

Denna artikel rör spörsmålet om forum i skadeståndsmål. Det saknades inte förslag i plenum om att artikeln skulle utgå helt eller delvis eller utformas annorlunda. Men de flesta fann det angeläget att stå vid den kompromisslösning som efter mycken diskussion – mest om den formella utformningen – nåtts i utskottet. Artikeln antogs slutligen med 31 röster för, tre mot (Bulgarien, Polen och Sovjetunionen) och 14 nedlagda. Den medger att parterna träffar förhandsavtal om att skadeståndstalan skall få väckas endast vid de fora som anges i artikeln men – i huvudsaklig överensstämmelse med ett nordiskt förslag – ger käranden obetingad valfrihet mellan dem. Motsvarighet härtill saknas i passagerarekonventionen, som i stället förbjuder jurisdiktionsklausuler i befordringsavtalet utan att alls reglera forumspörsmålet, en kombination som man på nordisk sida ställt sig mycket kritisk mot. Den allmänna uppfattningen under denna konferens visade sig klart vara för en koncentration av tänkbara skadeståndsprocesser. Att begränsning till vissa fora gjorts betingad av att parterna särskilt överenskommit därom, beror på att man velat undvika konflikt med 1952 års internationella konvention om kvarstad på fartyg som används till fart i öppen sjö (se SOU 1965:18 s. 184 ff), vilken konvention tillträtts av bl. a. Storbritannien. Kvarstadskonventionen innehåller nämligen jurisdiktionsregler, som medför behörighet för kvarstadslandets domstolar i åtskilliga fall men medger å andra sidan att parterna överenskommer om annat forum än konventionen anvisar (artikel 7).

Självfallet görs ingen inskränkning i avtalsfriheten efter inträffat skadefall.

Artiklarna 14 och 15

Dessa artiklar antogs i plenum med 46 resp. 47 röster för, ingen mot och två resp. en nedlagda. Den förra gör konventionen tillämplig på befordran med kommersiella statsfartyg – en från nordisk synpunkt överflödig bestämmelse – och den senare gör undantag för atomansvarighet. Artiklarna motsvarar passagerarkonventionens artiklar 13 och 14.

Artikel 16

Denna artikel, som antogs i plenum med 34 röster för, ingen mot och 15 nedlagda reglerar rätten för stat att i samband med tillträde till konventionen göra förbehåll. Konventionsstat kan bl. a. förbehålla sig rätt att reglera i vilken form och omfattning upplysning om resgodskonventionens villkor skall återges på biljetter som utfärdas i den staten för resa från hamn som är belägen där. Detta var en från amerikansk synpunkt mycket angelägen fråga vars lösning starkt torde ha bidragit till att U.S.A. undertecknade konventionen vid konferensen.

Motsvarighet saknas bl. a. till passagerarekonventionens möjlighet till förbehåll att tillämpa andra regler än konventionens i fråga om befordran som ej är internationell (signaturprot.).

Som helhet antogs resgodskonventionen med 39 röster för (däribland, utom de nordiska länderna, Argentina, Belgien, Frankrike, Grekland, Italien, Liberia, Polen, Schweiz, Storbritannien, U.S.A. och Västtyskland), ingen mot och tio nedlagda (däribland Australien, Nederländerna och Sovjetunionen).

I betraktande av det nära sambandet mellan resgodskonventionen och passagerarekonventionen har det sitt intresse att här notera att det under arbetet på resgodskonventionen förspordes missnöje med passagerarekonventionen; vissa lösningar i resgodskonventionen avviker också som redan framgått från motsvarande lösningar i passagerarekonventionen. Utskottsordföranden torde ha givit uttryck för flera sjöfartsnationers inställning när han i sin rapport till konferensen pekade på möjligheten av en revision av passagerarekonventionen. I anslutning till slutomröstningen om resgodskonventionen betecknade den engelske chefsdelegaten i ett uppmärksammat inlägg denna som en "rea-

sonable compromise between the interests of passengers and the interests of carriers". Han påpekade, att ehuru den engelska delegationen ville underteckna resgodskonventionen något engelskt tillträde till densamma knappast kunde väntas innan även passagerarekonventionen kunde ratificeras av Storbritannien. Och därför uttryckte han förhoppningen att den sistnämnda snart skulle bli föremål för revision i belysning av vad som förekommit vid denna konferens.

Bryssel och Stockholm september 1967.

Tage Grönwall

/Christer Rune

Bilaga 4 Passagerarkonventionen

Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes concernant le transport par mer de passagers,

Ont décidé de conclure une Convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenues de ce qui suit:

Article 1.

Dans la présente Convention les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous:

a) "transporteur" comprend l'une quelconque des personnes suivantes, partie à un contrat de transport: le propriétaire du navire ou l'affréteur ou l'armateur;

b) "contrat de transport" signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte, pour le transport de passagers, à l'exception d'un contrat d'affrètement;

c) "passager" signifie uniquement une personne transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport;

d) "navire" signifie uniquement un bâtiment de mer;

e) "transport" comprend la période pendant laquelle le passager est à bord du navire,

International Convention for the unification of certain rules relating to the carriage of passengers by sea

The High Contracting Parties,

Having recognised the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the carriage of passengers by sea,

Have resolved to conclude a Convention for this purpose, and to this have agreed as follows:

Article 1.

In this Convention, the following terms shall have the meanings hereby assigned to them:

a) "carrier" includes any of the following persons who enters into a contract of carriage: the shipowner, the charterer or the operator of the ship;

b) "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier to carry passengers, but does not include a charter party;

c) "passenger" means only a person carried in a ship under a contract of carriage;

d) "ship" means only seagoing ship;

e) "carriage" covers the period while a passenger is on board the ship, and in the

Internationell konvention för fastställande av vissa gemensamma bestämmelser om befordran av passagerare till sjöss

De fördragsslutande parterna,

vilka funnit det önskvärt att genom avtal fastställa vissa enhetliga bestämmelser om befordran av passagerare till sjöss.

har beslutat att avsluta en konvention för detta ändamål och därför överenskommit om följande:

Artikel 1

I denna konvention har följande uttryck nedan angivna innebörd:

a) "bortfraktare" omfattar envar av följande personer som träffar befordringsavtal: fartygets ägare eller redare, befraktare eller annan som driver fartyget i ägarens ställe;

b) "befordringsavtal" betyder avtal träffat av eller på vägnar av en bortfraktare om befordran av passagerare men omfattar icke certeparti;

c) "passagerare" betyder endast person som befordras med fartyg enligt ett befordringsavtal;

d) "fartyg" betyder endast fartyg, som används till fart i öppen sjö;

e) "befordran" omfattar den tid en passagerare är ombord på fartyget eller under in-

ainsi que les opérations d'embarquement et de débarquement de ce passager, mais ne comprend pas la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire. En outre, le transport comprend le transport par eau, de quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet, ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur;

f) "transport international" signifie tout transport dont, selon le contrat de transport, le lieu de départ et le lieu de destination sont situés soit dans un seul Etat, s'il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat, soit dans deux Etats différents;

g) "Etat Contractant" signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

course of embarking or disembarking; but does not include any period while the passenger is in a marine station or on a quay or other port installation. In addition "carriage" includes transport by water from land to ship or vice-versa, if the cost is included in the fare, or if the vessel used for this auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier;

f) "international carriage" means any carriage in which according to the contract of carriage the place of departure and the place of destination are situated either in a single State if there is an intermediate port of call in another State, or in two different States;

g) "Contracting State" means a State whose ratification or adherence to this Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

Article 2.

Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les transports internationaux soit effectués par un navire battant le pavillon d'un Etat Contractant, soit lorsque, d'après le contrat de transport, le lieu de départ ou le lieu de destination se trouve dans un Etat Contractant.

Article 2.

This Convention shall apply to any international carriage if either the ship flies the flag of a Contracting State or if, according to the contract of carriage, either the place of departure or the place of destination is in a Contracting State.

Article 3.

1. Lorsqu'un transporteur est propriétaire du navire, il exercera une diligence raisonnable et répondra de ce que ses préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable pour mettre et conserver le navire en état de navigabilité et convenablement armé, équipé et approvisionné au début du transport et à tout moment durant le transport, et pour assurer la sécurité des passagers à tous autres égards.

2.Lorsque le transporteur n'est pas pro-

Article 3.

1. Where a carrier is the owner of the carrying ship he shall exercise due diligence, and shall ensure that this servants and agents, acting within the scope of their employment, exercise due diligence to make and keep the ship seaworthy and properly manned, equipped and supplied at the beginning of the carriage, and at all times during the carriage and in all other respects to secure the safety of the passengers.

2. Where a carrier is not the owner of the

eller utskeppning men icke den tid passageraren befinner sig i en stationsanläggning eller på kaj eller annan hamninstallation. Dessutom täcker "befordran" sjötransport från land till fartyg eller tvärtom, ifall biljettpriset omfattar denna transport eller den därtill använda farkosten ställts till passagerarens förfogande av bortfraktaren;

f) "internationell befordran" betyder varje befordran för vilken enligt befordringsavtalet avgångsorten och bestämmelseorten är belägna antingen i en och samma stat, om däremellan skall anlöpas hamn i annan stat, eller i två skilda stater;

g) "fördragsslutande stat" avser stat vars ratifikation av eller anslutning till konventionen har trätt i kraft och vars uppsägning därav ej har trätt i kraft.

Artikel 2.

Denna konvention skall tillämpas på varje internationell befordran, om antingen fartyget för fördragsslutande stats flagg eller den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten är belägen i fördragsslutande stat.

Artikel 3.

1. När bortfraktaren är fartygets ägare, skall han med tillbörlig omsorg sörja för – och svara för att hans anställda och företrädare i sin tjänstutövning med tillbörlig omsorg sörjer för – att fartyget är och hålls i sjövärdigt skick, behörigen bemannat, proviantерat och utrustat vid befordringens början och vid varje tillfälle under denna samt att passagerarnas säkerhet tryggas i alla andra avseenden.

2. När bortfraktaren ej är fartygets ägare,

priétaire du navire, il répondra de ce que le propriétaire du navire ou l'armateur, selon le cas, et leurs préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable aux fins énumérées au paragraphe (1) du présent article.

Article 4.

1. Le transporteur sera responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager, si le fait générateur du préjudice ainsi subi a lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou négligence du transporteur, ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. La faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés sera présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles ont été causées par un naufrage, abordage, échouement, explosion ou incendie ou sont en relation avec l'un de ces événements.

3. Sauf dans le cas prévu au paragraphe (2) du présent article, la preuve de la faute ou de la négligence du transporteur ou de ses préposés incombe au demandeur.

Article 5.

Si le transporteur établit que la faute ou la négligence du passager a causé sa mort ou ses lésions corporelles, ou y a contribué, le tribunal peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité de transporteur.

Article 6.

1. La responsabilité du transporteur, en cas de mort d'un passager ou de lésions corporelles, est limitée, dans tous les cas, à un montant de 250.000 francs, unité consistant en 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La somme allouée peut être convertie dans chaque monnaie nationa-

carrying ship, he shall ensure that the shipowner or operator, as the case may be, and their servants and agents acting within the scope of their employment exercise due diligence in the respects set out in paragraph (1) of this Article.

Article 4.

1. The carrier shall be liable for damage suffered as a result of the death of, or personal injury to a passenger if the incident which causes the damage so suffered occurs in the course of carriage and is due to the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.

2. The fault or neglect of the carrier, his servants and agents be presumed, unless the contrary is proved if the death or personal injury arises from or in connection with shipwreck, collision, stranding, explosion or fire.

3. Except as provided in paragraph (2) of this Article the burden of proving the fault or neglect of the carrier his servants or agents shall be on the claimant.

Article 5

If the carrier proves that the death of, or personal injury to the passenger was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of its own law.

Article 6.

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 250.000 francs, each franc consisting of 65,5 milligrams of gold of millesimal fineness 900. The sum awarded may be converted into national currencies in round figures. Conversion of this sum into

skall han svara för att ägaren eller, i förekommande fall, redaren eller annan som driver fartyget i ägarens ställe samt deras anställda och företrädare i sin tjänstutövning iakttar tillbörlig omsorg i de avseenden som anges i mom. (1) av denna artikel.

Artikel 4.

1. Bortfraktaren skall svara för skada som härrör av passagerares död eller kroppsskada, om den händelse som orsakar skadan inträffar under befordringen och beror på fel eller försummelse av bortfraktaren eller av hans anställda eller företrädare under tjänstutövning.

2. Fel eller försummelse hos bortfraktaren, hans anställda och företrädare skall, i brist på bevis om motsatsen, antagas föreligga, om dödsfallet eller kroppsskadan inträffat till följd av eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand.

3. Utom i fall som avses i mom. 2 av denna artikel skall bevisbördan för fel eller försummelse av bortfraktaren, hans anställda och företrädare ligga på käranden.

Artikel 5.

Om bortfraktaren visar att fel eller försummelse av passageraren orsakat eller medverkat till dödsfallet eller kroppsskadan, äger domstolen i överensstämmelse med dess nationella lag helt eller delvis befria honom från ansvarighet.

Artikel 6.

1. Bortfraktarens ansvarighet för passagerares död eller kroppsskada skall i intet fall överstiga 250.000 francs, av vilka varje enhet består av 65,5 milligram guld av 900 tusendelars finhet. Det fastställda beloppet får omräknas till nationellt myntslag i avrundade siffror. Omräkning av beloppet till natio-

le en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or, s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du paiement.

2. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

3. Toutefois, la législation nationale de chacune des Hautes Parties Contractantes pourra fixer, en ce qui concerne les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité *per capita* plus élevée.

4. De même, par un contrat spécial avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité *per capita* plus élevée.

5. Les frais de justice alloués et taxés par un tribunal dans les instances en dommages-intérêts, ne seront pas inclus dans les limites de responsabilité prévues ci-dessus au présent article.

6. Les limitations de responsabilité prévues par le présent article s'appliquent à l'ensemble des actions nées d'un même événement et intentées par un passager ou en son nom ou par ses ayants-droit ou les personnes à sa charge.

national currencies other than gold shall be made according to the gold value of such currencies at the date of payment.

2. Where in accordance with the law of the Court seized of the case damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of these payments shall not exceed the said limit.

3. Nevertheless the national legislation of any High Contracting Party may fix as far as the carriers who are subject of such State are concerned a higher *per capita* limit of liability.

4. The carrier and the passenger may also agree by special contract to a higher *per capita* limit of liability.

5. Any legal costs awarded and taxed by a Court in an action for damages shall not be included in the limits of liability prescribed in this Article.

6. The limits of liability prescribed in this Article shall apply to the aggregate of the claims put forward by or on behalf on any one passenger, his personal representatives, heirs or dependants on any distinct occasion.

Article 7.

Le transporteur sera déchu du bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par l'article 6, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de transporteur faits, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 7.

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 6, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 8.

Les dispositions de la présente Convention ne modifient en rien les droits et obligations

Article 8.

The provisions of this Convention shall not modify the rights or duties of the

nellt myntslag annat än guld skall verkställas med tillämpning av sagda myntslags guldvärde på betalningsdagen.

2. Om skadestånd enligt domstolslandets lag utdöms i form av periodiska utbetalningar, skall dessa utbetalningars kapitalvärde ej överstiga nyssnämnda gräns;

3. Det oaktat får i varje fördragsslutande parts nationella lagstiftning för bortfraktare som är dess undersåtar föreskrivas högre ansvarighetsgräns *per capita;*

4. Likaså kan bortfraktaren och passageraren genom särskild överenskommelse fastställa högre ansvarighetsgräns *per capita;*

5. Rättegångskostnader som godkänts och fastställts av domstol i rättegång om skadestånd skall icke falla inom de gränser för ansvarighet som föreskrivs i denna artikel.

6. De gränser för ansvarighet som föreskrivs i denna artikel skall tillämpas på sammanlagda beloppet av de krav som på grund av en och samma händelse framställs av eller på vägnar av en passagerare, hans företrädare eller rättsinnehavare eller av någon som stod under hans vård.

Artikel 7.

Bortfraktaren skall icke vara berättigad till begränsning av ansvarigheten enligt artikel 6, om det visas att skadan orsakats genom en handling eller underlåtenhet av honom med uppsåt att skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden.

Artikel 8.

Bestämmelserna i denna konvention skall ej inverka på de rättigheter och skyldigheter

du transporteur, tels qu'ils résultent des dispositions des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ou de toute loi interne régissant cette limitation.

Article 9.

Toute stipulation contractuelle, conclue avant le fait générateur du dommage, tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou ses ayants-droit ou à établir une limite inférieure à celle fixée dans la présente Convention, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui prévoirait que les litiges doivent être soumis à l'arbitrage ou à un tribunal déterminé, est nulle et non avenue; mais la nullité de ces stipulations n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, lequel demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 10.

1. Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2. En cas de lésions corporelles, subies par le passager, l'action en responsabilité ne peut être intentée que par le passager lui-même ou pour son compte.

3. En cas de mort du passager, l'action en paiement de dommages et intérêts ne peut être intentée que par les ayants-droit de la personne décédée ou par les personnes à sa charge et seulement si ces ayants-droit ou ces personnes ont le droit d'intenter l'action suivant la loi du tribunal saisi.

Article 11.

1. En cas de lésions corporelles du passager, celui-ci doit adresser des protestations écrites au transporteur au plus tard quinze jours après la date du débarquement. Faute de se conformer à cette prescription, le

carrier, provided for in international Conventions relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships or in any national law relating to such limitation.

Article 9.

Any contractual provision concluded before the occurrence which caused the damage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or his personal representatives, heirs or dependants or to prescribe a lower limit than that fixed in this Convention, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or to require disputes to be submitted to any particular jurisdiction or to arbitration, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 10.

1. Any claim for damages, however founded, may only be made subject to the conditions and the limits set out in this Convention.

2. Any claim for damages for personal injury suffered by a passenger may only be made by or on behalf on the passenger.

3. In case of the death of the passenger a claim for damages may be made only by the personal representatives, heirs or dependants of the deceased, and only if such persons are permitted to bring an action in accordance with the law of the Court seized of the case.

Article 11.

1. In case of personal injury suffered by a passenger, he shall give written notice of such injury to the carrier within fifteen days of the date of disembarkation. If he fails to comply with this requirement, the passenger

för bortfraktaren som följer av internationella fördrag om begränsning av ansvarighet för ägare av fartyg, som används till fart i öppen sjö, eller av nationell lag angående sådan begränsning.

Artikel 9.

Varje överenskommelse, som träffats före den händelse som orsakat skadan och som syftar till att befria bortfraktaren från hans ansvarighet gentemot passageraren, dennes företrädare eller rättsinnehavare eller att föreskriva lägre gräns än som fastställs i denna konvention, liksom varje sådan överenskommelse, som avser att kasta om bortfraktarens bevisbörda eller att tvist skall hänskjutas till viss domstol eller till skiljedom, skall vara ogiltig; en sådan bestämmelses ogiltighet skall emellertid icke föranleda att avtalet blir ogiltigt utan detta skall förbli underkastat bestämmelserna i denna konvention.

Artikel 10.

1. Krav på skadestånd får, oavsett grunden därför, endast resas med iakttagande av de villkor och begränsningar som anges i denna konvention.

2. Krav på skadestånd för passagerares kroppsskada får endast resas av eller på vägnar av passageraren.

3. I fall av passagerarens död får krav på skadestånd resas endast av den avlidnes företrädare eller rättsinnehavare eller av någon, som stod under hans vård och endast under förutsättning att dessa äger föra talan enligt domstolslandets lag.

Artikel 11.

1. I fall av kroppsskada skall passageraren skriftligen underrätta bortfraktaren inom femton dagar från dagen för utskeppningen. Underlåter han att iakttaga detta, skall han, i brist på bevis, antagas ha utskeppats oska-

passager sera présumé, sauf preuve contraire, avoir été débarqué sain et sauf.

2. Les actions en réparation du préjudice résultant de la mort d'un passager ou de lésions corporelles, se prescrivent par deux ans.

3. En cas de lésions corporelles, ce délai de prescription court à compter du jour du débarquement.

4. En cas de décès survenu en cours de transport, le délai de prescription court à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué.

5. En cas de lésions corporelles se produisant au cours du transport et entraînant le décès postérieurement au débarquement, le délai court à partir de la date du décès, sans qu'il puisse dépasser trois ans à compter du jour du débarquement.

6. La loi du tribunal saisi régira les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription prévus au présent article; mais, en aucun cas, une instance régie par la présente Convention ne pourra être introduit après l'expiration d'un délai de trois ans à compter du jour du débarquement.

Article 12.

1. Si une action est intentée contre le préposé du transporteur en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente Convention.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés, ne pourra dépasser les dites limites.

3. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions des paragraphes (1) et (2) du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit té-

shall be presumed, in the absence of proof to the contrary, to have disembarked safe and sound.

2. Actions for damages arising out of the death or personal injury of a passenger shall be time barred after a period of two years.

3. In case of personal injury, the limitation period shall be calculated from the date of the disembarkation of the passenger.

4. In the event of death occuring during carriage the limitation period shall be calculated from the date on which the passenger should have disembarked.

5. In the event of personal injury which occurs in the course of carriage and results in death after disembarkation the limitation period shall be calculated from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation.

6. The law of the Court seized of the case shall govern rights of suspension and interruption of the limitation periods in this Article; but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation.

Article 12.

1. If an action is brought against a servant or agent of a carrier arising out of damages to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier himself is entitled to invoke under this Convention.

2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

3. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause

dad.

2. Talan om skadestånd på grund av passagerares död eller kroppsskada skall preskriberas efter en tid av två år.

3. I fall av kroppsskada skall preskriptionstiden räknas från dagen för passagerarens utskeppning.

4. I händelse av dödsfall under befordringen skall preskriptionstiden räknas från den dag passageraren skulle ha utskeppats.

5. För den händelse kroppsskada som inträffar under befordringen leder till döden efter utskeppningen skall preskriptionstiden räknas från dagen för dödsfallet men får ej överstiga tre år från dagen för utskeppningen.

6. Domstolslandets lag skall bestämma villkoren för förlängning av och avbrott i preskriptionstid enligt denna artikel; dock skall i intet fall talan enligt denna konvention kunna väckas efter utgången av tre år från dagen för utskeppningen.

Artikel 12.

1. Väcks talan mot någon anställd hos eller företrädare för bortfraktaren på grund av skada som avses i denna konvention, äger han, om han visar sig ha handlat i tjänstutövning, göra gällande samma befrielse från eller begränsning av ansvarighet som bortfraktaren är berättigad att åberopa enligt denna konvention.

2. I sådant fall skall sammanlagda beloppet av de skadestånd som kan erhållas av bortfraktaren, hans anställda och företrädare ej överstiga sagda gränser.

3. Det oaktat skall anställd hos eller företrädare för bortfraktaren ej äga åberopa bestämmelserna i mom. 1 och 2 av denna artikel, om det visas att skadan orsakats genom handling eller underlåtenhet av den anställde eller företrädaren med uppsåt att

mérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 13.

La Convention s'applique aux transports à titre commercial effectués par l'Etat ou les autres personnes morales de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1er.

Article 14.

La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

— — —

Protocole

Toute Haute Partie Contractante pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à la présente Convention, formuler les réserves suivantes:

1. de ne pas appliquer la Convention aux transports qui, d'après sa loi nationale, ne sont pas considérés comme transports internationaux;

2. de ne pas appliquer la Convention, lorsque le passager et le transporteur sont tous deux ressortissants de cette Partie Contractante;

3. de donner effet à cette Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans sa législation nationale les dispositions de cette Convention sous forme appropriée à cette législation.

damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 13.

This Convention shall be applied to commercial carriage within the meaning of Article 1 undertaken by States or Public Authorities.

Article 14.

This Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law which governs liability for nuclear damage.

— — —

Protocol

Any High Contracting Party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the following reservations:

1. not to give effect to the Convention in relation to carriage which according to its national law is not considered to be international carriage;

2. not to give effect to the Convention when the passenger and the carrier are both subjects of the said Contracting Party;

3. to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including the provisions of this Convention in its national legislation in a form appropriate to that legislation.

skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden.

Artikel 13.

Denna konvention skall tillämpas på befordran som utförs av stat eller offentlig myndighet i kommersiellt syfte och som faller inom ramen för vad som anges i artikel 1.

Artikel 14.

Denna konvention skall ej inverka på bestämmelser i något internationellt fördrag eller nationell lag som reglerar ansvar för nukleär skada.

— — —

Protokoll

Fördragsslutande part äger vid undertecknande eller ratifikation av eller anslutning till denna konvention göra följande förbehåll:

1. att icke tillämpa konventionen på sådan befordran som enligt dess nationella lag ej anses som internationell befordran;

2. att icke tillämpa konventionen när både passageraren och bortfraktaren är medborgare i den staten;

3. att sätta konventionen i kraft som lag eller genom att i sin nationella lagstiftning upptaga konventionens bestämmelser i en efter samma lagstiftning lämpad form.

Bilaga 5 Resgodskonventionen

Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer

Les Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer,

Ont décidé de conclure une convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenues de ce qui suit:

Article 1.

Dans la présente Convention, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous:

a) "transporteur" comprend le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant du navire, qui, ayant conclu un contrat de transport de passager, s'est engagé à transporter ses bagages;

b) "passager" signifie uniquement une personne transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport;

c) "navire" signifie uniquement un bâtiment de mer;

d) (1) "bagages" signifient tous objets ou véhicules transportés par le transporteur en vertu d'un contrat de transport de passager, à l'exception:

1. d'objets ou véhicules transportés sous l'empire d'un charte-partie ou d'un conaissement;

International Convention for the unification of certain rules relating to carriage of passenger luggage by sea

The Contracting Parties,

Having recognized the desirability of determining by agreement certain rules relating to carriage of passenger luggage by sea,

Have decided to conclude a convention for this purpose, and thereto agreed as follows:

Article 1.

In this Convention the following expressions have the meanings hereby assigned to them:

a) "carrier" includes the shipowner, charterer or operator who, having concluded a contract of carriage for a passenger, undertakes to carry his luggage;

b) "passenger" means only a person carried in a ship under a contract of carriage;

c) "ship" means only a seagoing ship;

d) (1) "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier in connection with a passenger's contract of carriage, excluding:

1. articles or vehicles carried under a charter-party or bill of lading;

Internationell konvention för fastställande av vissa gemensamma bestämmelser om befordran av passagerares resgods till sjöss

De fördragsslutande parterna,

vilka funnit det önskvärt att genom avtal fastställa vissa bestämmelser om befordran av passagerares resgods till sjöss,

har beslutat att avsluta en konvention för detta ändamål och därför överenskommit om följande:

Artikel 1.

I denna konvention har följande uttryck nedan angivna innebörd:

a) "bortfraktare" omfattar den fartygsägare eller redare, befraktare eller annan som driver fartyget i ägarens ställe, vilken träffat avtal om befordran av passagerare och åtar sig att befordra dennes resgods;

b) "passagerare" betyder endast person som befordras med fartyg enligt ett befordringsavtal;

c) "fartyg" betyder endast fartyg som används till fart i öppen sjö.

d) (1) "resgods" betyder varje föremål eller fordon som befordras av bortfraktaren i samband med avtal om passagerarbefordran med undantag av:

1. föremål och fordon som befordras enligt certeparti eller konossement;

2. d'objets ou véhicules dont le transport est régi par la Convention Internationale sur le transport de passagers et de bagages par chemin de fer;

3. d'animaux vivants.

(2) "bagages de cabine" signifient les bagages que le passager porte avec lui, ou qu'il a dans sa cabine, ou sous sa garde. Sauf pour l'application de l'article 6 paragraphe 1 "bagages de cabine" comprend les bagages que le passager a dans ou sur son véhicule;

e) "transport" comprend les périodes suivantes:

(1) En ce qui concerne les bagages de cabine, la période pendant laquelle les bagages sont à bord du navire ou en cours d'embarquement et de débarquement. En outre, le "transport" comprend la période pendant laquelle les dits bagages sont sous la garde du transporteur ou de son préposé soit dans une gare maritime, soit sur un quai ou dans une autre installation portuaire, ainsi que durant la période où s'effectue le transport par eau, du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur.

(2) En ce qui concerne tous les autres bagages, la période comprise entre le moment où ils ont été remis au transporteur ou à son préposé à terre ou à bord et le moment où les dits bagages ont été rendus par le transporteur ou son préposé;

f) "perte ou dommage aux bagages" comprend le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager en un délai raisonnable à compter de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été ou auraient dû être transportés, mais ne comprend pas les retards provenant de grèves ou de lock-out;

g) "transport international" signifie tout transport dont, selon le contrat de transport, le lieu de départ et lieu de destination sont situés soit dans un seul Etat, s'il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat, soit dans deux Etats différents;

h) "Etat contractant" signifie un Etat

2. articles or vehicles, if the carriage is governed by the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail;

3. live animals.

(2) "cabin luggage" means luggage which the passenger has with him, or in his cabin, or which is in his custody. Except for the application of Article 6 para. 1, "cabin luggage" includes the luggage which the passenger has in or on his vehicle;

e) "carriage" covers the following periods:

(1) with regard to cabin luggage, the period while the luggage is on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation. In addition, "carriage" covers the period while such luggage is in the custody of the carrier or his agent either in a marine station or on a quay or in or on any other port installation, as well as the period during the transport by water from land to ship or vice-versa, if the cost is included in the fare, or if the vessel used for this auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier;

(2) with regard to all other luggage, the period from the time of delivery to the carrier or his agent on shore or on board until the time of re-delivery by the carrier or his agent;

f) "loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from strikes or lock-outs;

g) "international carriage" means any carriage in which according to the contract of carriage the place of departure and the place of destination are situated either in a single State, if there is an intermediate port of call in another State, or in two different States;

h) "contracting State" means a State

2. föremål och fordon, om befordringen är underkastad den internationella konventionen om befordran på järnväg av resande och resgods;

3. levande djur.

(2) "handresgods" betyder resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller i sin vård. Med undantag för tillämpningen av artikel 6 mom. 1 omfattar "handresgods" sådant resgods som passageraren har i eller på sitt fordon;

e) "befordran" omfattar följande perioder:

(1) i fråga om handresgods den tid resgodset är ombord på fartyget eller under in- eller utskeppning. Dessutom täcker "befordran" såväl den tid när sådant resgods är i bortfraktarens eller hans företrädares vård, vare sig i stationsanläggning eller på kaj eller i eller på annan hamninstallation, som tiden för sjötransport från land till fartyg eller tvärtom, ifall biljettpriset omfattar denna transport eller den därtill använda farkosten ställts till passagerarens förfogande av bortfraktaren;

(2) i fråga om annat resgods tiden från det resgodset avlämnats till bortfraktaren eller hans företrädare i land eller ombord tills det återlämnats av bortfraktaren eller hans företrädare;

f) "förlust av eller skada på resgods" omfattar ekonomisk förlust som härrör av att resgodset icke återlämnats till passageraren inom rimlig tid efter ankomsten av det fartyg med vilket resgodset har eller skulle ha befordrats men omfattar icke dröjsmål som beror av strejk eller lockout;

g) "internationell befordran" betyder varje befordran för vilken enligt befordringsavtalet avgångsorten och bestämmelseorten är belägna antingen i en och samma stat, om däremellan skall anlöpas hamn i annan stat, eller i två skilda stater;

h) "fördragsslutande stat" avser stat vars

dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

Article 2.

La présente Convention sera applicable à tout transport international lorsque

a) le navire est immatriculé dans un Etat contractant; ou

b) le contrat de transport a été conclu dans un Etat contractant; ou

c) le lieu de départ d'après le contrat de transport, se trouve dans un Etat contractant.

Article 3.

(1) Lorsqu'un transporteur est propriétaire du navire, il exercera une diligence raisonnable et répondra de ce que ses préposés, agissant dans l'exercice de leur fonctions, exercent une diligence raisonnable, pour mettre le navire en état de navigabilité et convenablement armé, équipé et approvisionné au début de transport et à tout moment durant le transport et pour assurer la sécurité du transport des bagages à tous autres égards.

(2) Lorsque le transporteur n'est pas propriétaire du navire, il répondra de ce que le propriétaire du navire ou l'armateur, selon le cas, et leurs préposés, agissant dans l'exercice de leur fonctions, exercent une diligence raisonnable aux fins énumérées au paragraphe (1) du présent article.

Article 4.

(1) Le transporteur sera responsable des pertes ou dommages aux bagages si le fait générateur de la perte ou du dommage a lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou négligence du transporteur, ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leur fonctions.

(2) Nonobstant les dispositions de l'article 3 et du paragraphe (1) de cet article, le transporteur ne sera pas responsable, en ce

whose ratification or accession to this Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

Article 2.

This Convention shall apply to any international carriage if:

a) the ship is registered in a contracting State, or

b) the contract of carriage has been made in a contracting State, or

c) the place of departure according to the contract of carriage is in a contracting State.

Article 3.

(1) Where a carrier is the owner of the carrying ship, he shall exercise due diligence and shall ensure that his servants and agents acting within the scope of their employment, exercise due diligence to make the ship seaworthy and properly manned, equipped and supplied at the beginning of the carriage and at any time during the carriage and in all other respects to secure the safe transportation of the luggage.

(2) Where a carrier is not the owner of the carrying ship, he shall ensure that the shipowner or operator, as the case may be, and their servants and agents acting within the scope of their employment, exercise due diligence in the respects set out in paragraph (1) of this Article.

Article 4.

(1) The carrier shall be liable for loss of or damage to luggage if the incident which causes the loss or damage occurs in the course of carriage and is due to the fault or neglect of the carrier or his servants or agents acting within the scope of their employment.

(2) Notwithstanding the provisions of Article 3 and of paragraph (1) of this Article, the carrier shall not be liable for loss of or

ratifikation av eller anslutning till konventionen har trätt i kraft och vars uppsägning därav ej har trätt i kraft.

Artikel 2.

Denna konvention skall tillämpas på varje internationell befordran, om

a) fartyget är registrerat i fördragsslutande stat eller

b) befordringsavtalet har träffats i fördragsslutande stat eller

c) den avtalsenliga avgångsorten är belägen i fördragsslutande stat.

Artikel 3.

(1) När bortfraktaren är fartygets ägare, skall han med tillbörlig omsorg sörja för – och svara för att hans anställda och företrädare i sin tjänstutövning med tillbörlig omsorg sörjer för – att fartyget är i sjövärdigt skick, behörigen bemannat, provianterat och utrustat vid befordringens början och vid varje tillfälle under denna samt att resgodsets säkra befordran tryggas i alla andra avseenden.

(2) När bortfraktaren ej är fartygets ägare, skall han svara för att ägaren eller, i förekommande fall, redaren eller annan som driver fartyget i ägarens ställe samt deras anställda och företrädare i sin tjänstutövning iakttar tillbörlig omsorg i de avseenden som anges i mom. 1 av denna artikel.

Artikel 4.

(1) Bortfraktaren skall svara för förlust av eller skada på resgods, om den händelse som orsakar förlusten eller skadan inträffar under befordringen och beror på fel eller försummelse av bortfraktaren eller av hans anställda eller företrädare under tjänstutövning.

(2) Trots bestämmelserna i artikel 3 och mom. 1 av denna artikel, skall bortfraktaren icke svara för förlust av eller skada på

qui concerne les véhicules, pour perte ou dommage résultant ou provenant des actes, négligences ou défaut du capitaine, marin, pilote ou préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire durant le transport.

(3) Sauf convention expresse et par écrit, le transporteur ne sera pas responsable en cas de perte ou de dommages à des espèces, titres et autres valeurs, telles que de l'or, de l'argenterie, des montres, de la joaillerie, bijoux, objets d'art.

(4) La preuve:

a) de l'étendue de la perte ou du dommage,

b) de ce que l'événement qui a causé la perte ou le dommage est survenu au cours du transport – incombe au passager.

(5) a) Sous réserve du paragraphe (5) b), la faute ou la négligence du transporteur, de ses préposés ou agents, sera présumée, sauf preuve contraire, en ce qui concerne la perte ou le dommage aux bagages.

b) En ce qui concerne la perte ou le dommage aux bagages de cabine, la preuve de cette faute ou négligence incombe au passager, sauf si la perte ou le dommage a été causé par un naufrage, un abordage, un échoument, une explosion ou un incendie ou en soit en relation avec l'un de ces événements.

Article 5.

Si le transporteur établit que le faute ou la négligence du passager a causé la perte ou le dommage, ou y a contribué, le tribunal peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou attenuer la responsabilité du transporteur.

Article 6.

(1) La responsabilité en cas de perte ou de dommage à des bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à un montant de 10.000 Frs par passager.

(2) La responsabilité en cas de perte ou

damage to any vehicle, arising or resulting from any act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship during the carriage.

(3) Unless agreed expressly and in writing, the carrier shall not be liable for loss of or damage to monies, bonds and other valuables such as gold and silverware, watches, jewellery, ornaments or works of art.

(4) The burden of proving

a) the extent of the loss or damage,

b) that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of carriage shall lie with the passenger.

(5) a) If luggage has been lost or damaged, the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, shall, subject to paragraph (5) b), be presumed unless the contrary is proved.

b) If cabin luggage is lost or damaged, the burden of proving such fault or neglect shall lie with the passenger except when the loss or damage arises from, or in connection with, shipwreck, collision, stranding, explosion or fire.

Article 5.

If the carrier proves that the loss or damage to the luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of its own law.

Article 6.

(1) The liability for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 10.000 francs per passenger.

(2) The liability for the loss of or damage

fordon vilken orsakas eller härrör av handling, fel eller försummelse av befälhavaren, någon av besättningen eller annan anställd eller lots vid navigeringen eller handhavandet av fartyget under befordringen.

(3) Utan uttrycklig och skriftlig överenskommelse skall bortfraktaren icke svara för förlust av eller skada på penningar, värdehandlingar och andra värdesaker såsom guld och silver, klockor, juveler, smycken och konstföremål.

(4) Bevisbördan för

a) förlustens eller skadans omfattning,

b) att den händelse som orsakat förlusten eller skadan inträffat under befordringen skall ligga på passageraren.

(5) a) Om resgods förlorats eller skadats, skall – med förbehåll för mom 5 b) – fel eller försummelse hos bortfraktaren, hans anställda eller företrädare antagas föreligga om motsatsen ej bevisas.

b) Om handresgods förlorats eller skadats, skall bevisbördan för fel eller försummelse som nu sagts ligga på passageraren utom när förlusten eller skadan uppstått till följd av eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand.

Artikel 5.

Om bortfraktaren visar att fel eller försummelse av passageraren orsakat eller medverkat till förlust eller skada på resgods, äger domstolen i överensstämmelse med dess nationella lag helt eller delvis befria honom från ansvarighet.

Artikel 6.

(1) Ansvarigheten för förlust av eller skada på handresgods skall i intet fall överstiga 10.000 francs för passagerare.

(2) Ansvarigheten för förlust av eller ska-

de dommage aux véhicules y compris les bagages transportés à l'intérieur ou sur le véhicule, est limitée, dans tous les cas à 30.000 Frs par véhicule.

(3) La responsabilité en cas de perte ou de dommage à tout objet autre que ceux énumérés sous les littéras 1) et 2) est limitée dans tous les cas à 16.000 Frs par passager.

(4) Chaque franc mentionné dans cet article est considéré comme se rapportant à une unité constitué par 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

(5) Le transporteur et le passager pourront convenir de façon expresse et par écrit d'une limite de responsabilité plus élevée.

(6) Le transporteur et le passager pourront convenir de façon expresse et par écrit que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 1.500 Frs en cas de dommage à une véhicule et 100 Frs par passager en cas de pertes et dommages aux autres bagages. Cette somme sera déduite du montant du dommage.

(7) Les intérêts et les frais de justice alloués et taxés par un tribunal dans les instances en dommages-intérêts, ne seront pas inclus dans les limites de responsabilité prévues ci-dessus au présent article.

(8) Les limitations de responsabilité prévues par le présent article s'appliquent à l'ensemble des actions nées d'un même événement et intentées par un passager soit en son nom soit par ses ayants droit ou les personnes à sa charge.

,Article 7.

Le transporteur sera déchu du bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par l'article 6, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en resulterait probablement.

to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 30.000 francs per vehicle.

(3) The liability for the loss of or damage to all other articles than those mentioned under (1) or (2) shall in no case exceed 16.000 francs per passenger.

(4) Each franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of 65,5 milligrams of gold of millesimal fineness 900. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

(5) The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to a higher limit of liability.

(6) The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 1.500 francs in the case of damage to a vehicle and not exceeding 100 francs per passenger in the case of loss or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

(7) Interest on damages and legal costs awarded and taxed by a Court in an action for damages shall not be included in the limits of liability prescribed in this Article.

(8) The limits of liability prescribed in this Article shall apply to the aggregate of the claims put forward by or on behalf of any one passenger, his personal representative, heirs or dependants on any distinct occasion.

Article 7.

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 6, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

da på fordon, inbegripet allt resgods som fraktas i eller på fordonet, skall i intet fall överstiga 30.000 francs för fordon.

(3) Ansvarigheten för förlust av eller skada på annat gods än som anges i (1) och (2) skall i intet fall överstiga 16.000 francs för passagerare.

(4) Franc som anges i denna artikel skall anses hänföra sig till en enhet bestående av 65,5 milligram guld av 900 tusendelars finhet. Datum för omräkning av fastställt belopp till nationellt mynt bestäms av domstolslandets lag.

(5) Bortfraktaren och passageraren kan genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse bestämma högre gräns för ansvarighet.

(6) Bortfraktaren och passageraren kan genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse bestämma, att bortfraktarens ansvarighet skall gälla med avdrag om högst 1.500 francs i fall av fordonsskada och högst 100 francs för passagerare i fall av förlust av eller skada på annat resgods, varvid beloppet ifråga skall avräknas från förlusten eller skadan.

(7) Ränta på skadestånd samt rättegångskostnader som godkänts och fastställts av domstol i rättegång om skadestånd skall icke falla inom de gränser för ansvarighet som föreskrivs i denna artikel.

(8) De gränser för ansvarighet som föreskrivs i denna artikel skall tillämpas på sammanlagda beloppet av de krav som på grund av en och samma händelse framställs av eller på vägnar av en passagerare, hans företrädare eller rättsinnehavare eller av någon som stod under hans vård.

Artikel 7.

Bortfraktaren skall icke vara berättigad till begränsning av ansvarigheten enligt artikel 6, om det visas att skadan orsakats genom en handling eller underlåtenhet av honom med uppsåt att skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden.

Article 8.

Les dispositions de la présente Convention ne modifient en rien les droits et obligations du transporteur, tels qu'ils résultent des dispositions des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ou de toute loi interne régissant cette limitation.

Article 9.

Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

Article 10.

(1) a) En cas de dommage apparent à des bagages, le passager doit adresser des protestations écrites au transporteur ou à son agent:

i) en ce qui concerne les bagages de cabine, avant ou au moment de leur débarquement;

ii) en ce qui concerne tout autre bagage, avant ou au moment de la délivrance.

b) En cas de perte ou de dommage non apparent ces protestations doivent être adressées dans les quinze jours du débarquement ou de la délivrance ou de la date à laquelle la délivrance aurait dû avoir lieu.

c) Faute de se conformer aux prescriptions de cet article, le passager sera présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.

d) Les réserves écrites sont inutile si l'état des bagages a été contradictoirement constaté au moment de leur réception.

(2) Les actions en réparation du préjudice résultant de la perte ou du dommage aux bagages se prescrivent après deux années à partir de la date du débarquement, et en cas de perte totale du navire à partir de la date à laquelle le débarquement aurait eu lieu.

(3) La loi du tribunal saisi régira les causes de suspension et d'interruption des délais

Article 8.

The provisions of this Convention shall not modify the rights or duties of the carrier provided for in international conventions relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships or in any national law relating to such limitation.

Article 9.

Any claim for damages, however founded, may only be made subject to the conditions and the limits set out in this Convention.

Article 10.

(1) a) In case of apparent damage to luggage the claimant shall give written notice to the carrier or his agent:

i) in the case of cabin luggage, before or at the time of disembarkation;

ii) in the case of all other luggage, before or at the time of its delivery.

b) In the case of loss or of damage which is not apparent, such notice must be given within fifteen days from the date of disembarkation or delivery or from the time when such delivery should have taken place.

c) If the claimant fails to comply with the requirements of this Article, he shall be presumed, in the absence of proof to the contrary, to have received the luggage undamaged.

d) The notice in writing need not be given if the state of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

(2) Actions for damages arising out of loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years from the date of disembarkation, or, if the ship has become a total loss, from the date when disembarkation should have taken place.

(3) The law of the Court seized of the case shall govern the grounds of suspension

Artikel 8.

Bestämmelserna i denna konvention skall ej inverka på de rättigheter och skyldigheter för bortfraktaren som följer av internationella fördrag om begränsning av ansvarighet för ägare av fartyg, som används till fart i öppen sjö, eller av nationell lag angående sådan begränsning.

Artikel 9.

Krav på skadestånd får, oavsett grunden därför, endast resas med iakttagande av de villkor och begränsningar som anges i denna konvention.

Artikel 10.

(1) a) I fall av uppenbar skada på resgods skall fordringsägaren skriftligen underrätta bortfraktaren eller dennes företrädare:

i) i fråga om handresgods före eller vid tiden för utskeppningen;

ii) i fråga om allt annat resgods före eller vid tiden för utlämnandet.

b) I fall av förlust eller skada som ej är uppenbar skall sådan underrättelse ges inom femton dagar från dagen för utskeppningen eller utlämnandet eller från den tid utlämnandet skulle ha ägt rum.

c) Underlåter fordringsägaren att iaktta reklamationsfristerna i denna artikel, skall han, i brist på motbevis, antagas ha mottagit resgodset i oskadat skick.

d) Skriftlig underrättelse behöver ej lämnas, om resgodsets tillstånd undersökts gemensamt vid mottagandet.

(2) Talan om skadestånd på grund av förlust av eller skada på resgods skall preskriberas efter en tid av två år från dagen för utskeppningen eller, om fartyget gått förlorat, från den dag utskeppning skulle ha ägt rum.

(3) Domstolslandets lag skall bestämma villkoren för förlängning av och avbrott i

de prescription prévus au présent article; mais, en aucun cas, une instance régie par la présente Convention ne pourra être introduite après l'expiration d'un délai de trois ans à compter du jour du débarquement, et en cas de perte totale du navire à partir de la date à laquelle le débarquement aurait eu lieu.

Article 11.

(1) Si une action est intentée contre le préposé du transporteur en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente Convention.

(2) Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés, ne pourra dépasser les dites limites.

(3) Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions des paragraphes 1) et 2) du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'une acte ou d'une omission de ce préposé, fait, soit avec l'intention de causer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 12.

A l'exception de ce qui est prévu à l'article 6 (6), toute stipulation contractuelle, conclue avant le fait générateur du dommage, tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite inférieure à celle fixée dans la présente Convention, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur est nulle et non avenue; mais la nullité de ces stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, lequel demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

and interruption of limitation periods in this Article; but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation, or, if the ship has become a total loss, from the date when disembarkation should have taken place.

Article 11.

(1) If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier himself is entitled to invoke under this Convention.

(2) In that case, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents shall not exceed the said limits.

(3) Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of paragraph (1) and (2) of this Article if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 12.

Except as provided for in Article 6 (6), any contractual provision concluded before the occurrence which caused the loss or damage purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger, or to prescribe a lower limit than that fixed in this Convention, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

preskriptionstid enligt denna artikel; dock skall i intet fall talan enligt denna konvention kunna väckas efter utgången av tre år från dagen för utskeppningen eller, om fartyget gått förlorat, från den dag utskeppning skulle ha ägt rum.

Artikel 11.

(1) Väcks talan mot någon anställd hos eller företrädare för bortfraktaren på grund av skada som avses i denna konvention, äger han, om han visar sig ha handlat i tjänstutövning, göra gällande samma befrielse från eller begränsning av ansvarighet som bortfraktaren är berättigad att åberopa enligt denna konvention.

(2) I sådant fall skall sammanlagda beloppet av de skadestånd som kan erhållas av bortfraktaren, hans anställda och företrädare ej överstiga sagda gränser.

(3) Det oaktat skall anställd hos eller företrädare för bortfraktaren ej äga åberopa bestämmelserna i mom. 1 och 2 av denna artikel, om det visas att skadan orsakats genom handling eller underlåtenhet av den anställde eller företrädaren med uppsåt att skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden.

Artikel 12.

Med undantag för vad som sägs i artikel 6 mom. 6 skall varje överenskommelse, som träffats före den händelse som orsakat förlusten eller skadan och som syftar till att befria bortfraktaren från hans ansvarighet gentemot passageraren eller som föreskriver lägre gräns än som fastställts i denna konvention liksom varje sådan överenskommelse, som avser att kasta om bortfraktarens bevisbörda, vara ogiltig; en sådan bestämmelses ogiltighet skall emellertid icke föranleda att avtalet blir ogiltigt utan detta skall förbli underkastat bestämmelserna i denna konvention.

Article 13.

(1) Avant l'événement qui a causé la perte ou le dommage, les parties au contrat de transport peuvent librement convenir que la partie requérant aura le droit d'intenter une action en dommages, à son choix, uniquement, soit devant:

a) le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;

b) le tribunal du point de départ ou du point de destination stipulé au contrat;

c) le tribunal de l'Etat du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet Etat et est soumis à la juridiction de celui-ci.

(2) Toute stipulation ayant pour effet de limiter le choix du passager au-delà de ce qui est permis au paragraphe (1) est nulle et non avenue; mais la nullité d'une telle stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, lequel demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

(3) Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent librement convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige est soumis.

Article 13.

(1) Prior to the occurrence of the incident which causes the loss or damage, the parties to the contract of carriage may agree that the claimant shall have the right to maintain an action for damages, according to his preference, only before:

a) the Court of the permanent residence or principal place of business of the defendant, or

b) the Court of the place of departure or that of destination according to the contract of carriage, or

c) the Court of the State of the domicile or permanent place of residence of the claimant if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

(2) Any contractual provision which restricts the claimant's choice of jurisdiction beyond that permitted under paragraph (1) shall be null and void, but the nullity of such provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

(3) After the occurrence of the incident which caused the loss or damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

Article 14.

La Convention s'applique aux transports à titre commercial effectués par l'Etat ou les autres personnes morales de droit public dans les conditions prévues à l'article 1.

Article 14.

This Convention shall be applied to commercial carriage within the meaning of Article 1 undertaken by States or Public Authorities.

Article 15.

La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

Article 15.

This Convention shall not affect the provisions of any international convention or national law which governs liability for nuclear damage.

Artikel 13.

(1) För den händelse som orsakat förlust eller skada äger befordringsavtalets parter överenskomma att talan om skadestånd, efter kärandens val, får väckas endast vid:

a) domstolen i den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse;
b) domstolen i avgångsorten eller bestämmelseorten enligt befordringsavtalet; eller

c) domstol i den stat där käranden har sitt hemvist eller är varaktigt bosatt, om svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess jurisdiktion.

(2) Varje överenskommelse som inskränker kärandes valrätt mer än mom. 1 skall vara ogiltig; en sådan bestämmelses ogiltighet skall emellertid icke föranleda att avtalet blir ogiltigt utan detta skall förbli underkastat bestämmelserna i denna konvention.
(3) Efter den händelse som orsakat förlusten eller skadan äger parterna fritt överenskomma om att hänskjuta tvist till viss domstol eller till skiljedom.

Artikel 14.

Denna konvention skall tillämpas på befordran som utförs av stat eller offentlig myndighet i kommersiellt syfte och som faller inom ramen för vad som anges i artikel 1.

Artikel 15.

Denna konvention skall ej inverka på bestämmelser i något internationellt fördrag eller nationell lag som reglerar ansvar för nukleär skada.

Article 16.

Toute Haute Partie Contractante pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à la présente Convention, formuler les réserves suivantes:

(1) de ne pas formuler la Convention, lorsque le passager et le transporteur sont tous deux ressortissants de cette Partie Contractante;

(2) en donnant effet à cette Convention, elle pourra, en ce qui concerne les contracts de transport établis à l'intérieur de ses frontières territoriales pour un voyage dont le port d'embarquement se trouve dans les dites limites territoriales, prévoir dans sa législation nationale la forme et les dimensions suivant toute notification donnée au termes de cette Convention et devant figurer dans le contrat de transport.

— — —

Article 16.

Any High Contracting Party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the following reservations:

(1) not to give effect to the Convention when the passenger and the carrier are both subjects of the said Contracting Party;

(2) that in giving effect to this Convention, it may, with respect to contracts of carriage issued within its territorial boundaries for a voyage of which the port of embarkation is in such territorial boundaries, provide in its national law for the form and size of any notice of the terms of this Convention to be inserted in a contract of carriage.

— — —

Artikel 16

Fördragsslutande part äger vid undertecknande eller ratifikation av eller anslutning till denna konvention göra följande förbehåll:

(1) att konventionen icke skall gälla när både passageraren och bortfraktaren är medborgare i den staten;

(2) att parten, när den sätter konventionen i tillämpning, äger i sin nationella lag föreskriva i vilken form och omfattning upplysning om villkoren i denna konvention skall inflyta i befordringsavtal som träffas inom gränserna för dess territorium angående resa vars avgångsort är belägen inom sagda gränser.

– – –

Bilaga 6 Tokyoutkastet

Projet de Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Article 1

Dans la présente Convention, dans la mesure où elle s'applique, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous;

1. "transporteur" comprend le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant du navire qui a conclu un contrat de transport;

2. "contrat de transport" signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport d'un passager et, le cas échéant, pour le transport de ses bagages, à l'exception;

a) d'un contrat d'affrètement et d'un transport sous l'empire d'une charte-partie ou d'un connaissement;

b) d'un contrat de transport régi par la Convention Internationale sur le transport de passagers et de bagages par chemin de fer;

3. "navire" signifie uniquement un bâtiment de mer;

4. "passager" signifie uniquement une personne transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport;

International draft Convention for the unification of certain rules relating to the carriage by sea of passengers and their luggage.

Article 1

In this Convention the following expressions insofar as they apply, have the meaning hereby assigned to them:

1. "carrier" includes the shipowner, charterer or operator of the ship who has concluded a contract of carriage;

2. "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier, for the carriage of a passenger or for the carriage of a passenger and his luggage, as the case may be, with the exception of:

a) a charter party or a contract under a bill of lading;

b) a contract of carriage governed by the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail;

3. "ship" means only a seagoing vessel;

4. "passenger" means only a person carried in a ship under a contract of carriage;

Utkast till internationell konvention för fastställande av vissa gemensamma regler i fråga om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

Artikel 1

I denna konvention, såvitt den är tillämplig, har följande uttryck nedan angivna innebörd:

1. "bortfraktare" omfattar den fartygsägare eller redare, befraktare eller annan, som driver fartyget i ägarens ställe, vilken träffat ett befordringsavtal;

2. "befordringsavtal" betyder ett avtal träffat av eller på vägnar av en bortfraktare för befordran av en passagerare och, i förekommande fall, hans resgods med undantag av:

a) certeparti eller avtal enligt konossement;

b) befordringsavtal som är underkastat den internationella konventionen om befordran på järnväg av resande och resgods;

3. "fartyg" betyder endast fartyg, som används till fart i öppen sjö;

4. "passagerare" betyder endast person som befordras med fartyg enligt ett befordringsavtal;

5. "bagage" signifie tous objets ou véhicules, à l'exception d'animaux vivants, transportés par le transporteur en vertu d'un contrat de transport;

6. "bagages de cabine" signifie les bagages que le passager porte avec lui, ou qu'il a dans sa cabine ou sous sa garde. Sauf pour l'application de l'article 8, paragraphe 2, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans ou sur son véhicule;

7. "perte des ou dommage aux bagages" comprend également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été ou auraient du être transportés, mais ne comprend pas les retards provenant de grèves ou de lock-out;

8. "transport" comprend les périodes suivantes;

a) en ce qui concerne le passager et ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages sont à bord du navire ou en cours d'embarquement et de dèbarquement, et la période pendant laquelle le passager et ses bagages sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Le transport ne comprend pas la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire, mais comprend cette période, en ce qui concerne les bagages de cabine, si lesdits bagages y sont sous la garde du transporteur ou de son préposé;

b) en ce qui concerne tous les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été remis au transporteur ou à son préposé à terre ou à bord et le moment où ils ont été rendus par le transporteur ou son préposé;

9. "transport international" signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux Etats différents ou

5. "luggage" means any article or vehicle with the exception of live animals carried by the carrier under a contract of carriage;

6. "cabin luggage" means luggage which the passenger has with him, or in his cabin, or which is in his custoday. Except for the application of Article 8, paragraph 1, cabin luggage includes the luggage which tha passenger has in or on his vehicle;

7. "loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from strikes or lock-outs;

8. "carriage" covers the following periods:

a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and his luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. Carriage does not include the period during which the passenger is in a marine station or on a quay or in or on any other port installation but does include that period so far as cabin luggage is concerned if such luggage is in the custody of the carrier or his servant or his agent;

b) with regard to all other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of delivery to the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of redelivery by the carrier or his servant or agent;

9. "international carriage" means any carriage in which according to the contract of carriage the place of departure and the place of destination are situated in two dif-

5. "resgods" betyder varje föremål eller fordon, med undantag för levande djur, som befordras av bortfraktaren enligt ett befordringsavtal;

6. "handresgods" betyder resgods, som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller i sin vård. Med undantag för tillämpningen av artikel 8 mom. 1 omfattar handresgods sådant resgods som passageraren har i eller på sitt fordon;

7. "förlust av eller skada på resgods" omfattar ekonomisk förlust, som härrör av att resgodset ej återlämnats till passageraren inom rimlig tid efter ankomsten av det fartyg med vilket resgodset har eller skulle ha befordrats, men omfattar icke dröjsmål som beror av strejk eller lockout;

8. "befordran" omfattar följande perioder:

a) i fråga om passageraren och hans handresgods den tid passageraren och hans resgods är ombord på fartyget eller under in- eller utskeppning och den tid passageraren och hans resgods är under sjötransport från land till fartyg eller tvärtom, om biljettpriset omfattar denna transport eller den därtill använda farkosten ställts till passagerarens förfogande av bortfraktaren. Befordran omfattar icke den tid passageraren befinner sig i en stationsanläggning eller på kaj eller i eller på annan hamninstallation men omfattar dock denna tid såvitt gäller handresgods, om detta är i bortfraktarens, hans anställdas eller företrädares vård där;

b) i fråga om allt annat resgods som ej utgör handresgods tiden från det resgodset avlämnats till bortfraktaren, hans anställda eller företrädare iland eller ombord tills det återlämnats av bortfraktaren, hans anställda eller företrädare;

9. "internationell befordran" betyder varje befordran för vilken enligt befordringsavtalet avgångsorten och bestämmelseorten är belägna i två skilda stater eller i en och

dans un seul Etat, s'il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat;

10. "Etat Contractant" signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

ferent States, or in a single State if there is an intermediate port of call in another State;

10. "contracting State" means a State whose ratification or accession to this Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

Article 2

La présente Convention sera applicable à tout transport international lorsque;

1. le navire est immatriculé dans un Etat Contractant, ou

2. le contrat de transport a été conclu dans un Etat Contractant, ou

3. d'après le contrat de transport, le lieu de départ se trouve dans un Etat Contractant.

Article 2

This Convention shall apply to any international carriage if:

1. the ship is registered in a contracting State, or

2. the contract of carriage has been made in a contracting State, or

3. the place of departure, according to the contract of carriage, is in a contracting State.

Article 3

1. Lorsqu'un transporteur est propriétaire du navire, il exercera une diligence raisonnable et répondra de ce que ses préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable pour mettre et conserver le navire en état de navigabilité et convenablement armé, équipé et approvisionné au début du transport et à tout moment durant le transport, et pour assurer la sécurité des passagers et de leurs bagages à tous autres égards.

2. Lorsque le transporteur n'est pas propriétaire du navire, il répondra de ce que le propriétaire ou l'armateur du navire, selon le cas, et leurs préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable aux fins énumérées au paragraphe précédent de cet article.

Article 3

1. Where a carrier is the owner of the carrying ship, he shall exercise due diligence and shall ensure that his servants and agents, acting within the scope of their employment, exercise due diligence to make the ship seaworthy and properly manned, equipped and supplied at the beginning of the carriage and at any time during the carriage and in all other respects to secure the safe transport of the passengers and their luggage.

2. Where a carrier is not the owner of the carrying ship, he shall ensure that the shipowner or operator as the case may be and their servants and agents acting within the scope of their employment, exercise due diligence in the respects set out in this Article.

Article 4

1. Le transporteur sera responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager et de la perte des ou du dommage aux bagages, si le fait générateur du préjudice subi a lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou à la

Article 4

1. The carrier shall be liable for the damage suffered as a result of the death of, or personal injury to a passenger and the loss of or damage to his luggage if the incident which caused the damage so suffered occurs in the course of the carriage and is due to

samma stat, om hamn i annan stat skall anlöpas under resan;

10. "fördragsslutande stat" betyder stat vars ratifikation av eller anslutning till denna konvention har trätt i kraft och vars uppsägning därav icke har trätt i kraft.

Artikel 2

Denna konvention skall tillämpas på varje internationell befordran, om:

1. fartyget är registrerat i fördragsslutande stat eller

2. befordringsavtalet har träffats i fördragsslutande stat eller

3. den avtalsenliga avgångsorten är belägen i fördragsslutande stat.

Artikel 3

1. När bortfraktaren är fartygets ägare, skall han med tillbörlig omsorg sörja för – och svara för att hans anställda och företrädare i sin tjänstutövning sörjer för – att fartyget är i sjövärdigt skick, behörigen bemannat, provianterat och utrustat vid befordringens början och vid varje tillfälle under densamma samt att passagerarens och resgodsets säkra befordran tryggas i alla andra avseenden.

2. När bortfraktaren ej är fartygets ägare, skall han svara för att ägaren eller, i förekommande fall, redaren eller annan som driver fartyget i ägarens ställe samt deras anställda och företrädare i sin tjänstutövning iakttar tillbörlig omsorg i de avseenden som anges i denna artikel.

Artikel 4

1. Bortfraktaren skall svara för skada som härrör av passagerarens död eller kroppsskada och förlust av eller skada på hans resgods, om den händelse som orsakar skadan inträffar under befordringen och beror på fel eller försummelse av bortfraktaren eller av hans

négligence du transporteur ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. La preuve de ce que le fait générateur du préjudice est survenu au cours du transport ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au passager.

3. La faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés visée au paragraphe (1) de cet article sera présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles du passager ou la perte ou le dommage aux bagages de cabine ont été causés par un naufrage, abordage, échouement, explosion ou incendie ou sont en relation avec l'un des événements. Pour tous autres bagages, la faute et la négligence du transporteur, de ses préposés et agents, sera, saut preuve de contraire, présumée dans touts les cas de perte ou de dommage sans différence des événements générateurs.

4. Dans tous les autres cas, la preuve de la faute ou négligence du transporteur ou de ses préposés incombe au passager.

Article 5

1. Nonobstant les dispositions des articles 3 et 4, le transporteur ne sera pas responsable en ce qui concerne les véhicules transportés, pour la perte ou le dommage provenant ou résultant des actes, négligences ou défaut du capitaine, marin, pilote ou préposé du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire durant le transport.

2. Sauf convention expresse et écrite, le transporteur ne sera pas responsable en cas de perte ou de dommage à des espèces, titres et autres valeurs tels que de l'or, de l'argenterie, des montres, de la joaillerie, bijoux ou objets d'art.

Article 6

Si le transporteur établit que la faute ou la négligence du passager a causé sa mort ou ses

the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.

2. The burden of proving that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss or damage, shall lie with the passenger.

3. The fault or neglect of the carrier, his servants and agents, referred to in paragraph 1 of this Article, shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to cabin luggage arises from or in connection with shipwreck, collision, stranding, explosion or fire. In respect of all other luggage, the fault or neglect of the carrier, his servant and agents, shall be presumed, unless there is proof to the contrary, in all cases of loss or damage, irrespective of the nature of the incident which caused the loss or damage.

4. In all other cases the burden of proving the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents shall lie with the passenger.

Article 5

1. Notwithstanding the provisions of Articles 3 and 4, the carrier shall not be liable for loss or damage to any vehicle, arising or resulting from any act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship during the carriage.

2. Unless agreed expressly and in writing, the carrier shall not be liable for loss of or damage to monies, bonds and other valuables such as gold and silverware, watches, jewelry, ornaments or works of art.

Article 6

If the carrier proves that the death or personal injury to the passenger or the loss of or

anställda eller företrädare under tjänstutövning.

2. Bevisbördan för att den händelse som orsakat förlusten eller skadan inträffat under befordringen och för förlustens eller skadans omfattning skall ligga på passageraren.

3. Sådant fel eller sådan försummelse av bortfraktaren, hans anställda och företrädare som avses i mom. 1 av denna artikel skall antagas föreligga i brist på motbevis, om passagerarens död eller kroppsskada eller förlust av eller skada på handresgods inträffat till följd av eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand. I fråga om allt annat resgods skall fel eller försummelse av bortfraktaren, hans anställda och företrädare antagas föreligga i brist på motbevis vid varje fall av förlust eller skada, oberoende av vad slags händelse som orsakat förlusten eller skadan.

4. I alla andra fall skall bevisbördan för fel eller försummelse av bortfraktaren eller av hans anställda eller företrädare ligga på passageraren.

Artikel 5

1. Trots bestämmelserna i artiklarna 3 och 4 skall bortfraktaren icke svara för förlust av eller skada på fordon vilken orsakas eller härrör av handling, fel eller försummelse av befälhavaren, någon av besättningen eller annan anställd eller lots vid navigeringen eller handhavandet av fartyget under befordringen.

2. Utan uttrycklig och skriftlig överenskommelse skall bortfraktaren icke svara för förlust av eller skada på penningar, värdehandlingar och andra värdesaker såsom guld och silver, klockor, juveler, smycken och konstföremål.

Artikel 6

Om bortfraktaren visar att fel eller försummelse av passageraren orsakat eller medver-

lésions corporelles ou la perte de ses bagages ou leur dommage, ou y a contribué, le tribunal peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 7

1. La responsabilité du transporteur, en cas de mort d'un passager ou de lésions corporelles, est limitée, dans tous les cas, à un montant de (500.000) francs. Dans le cas où, d'aprés la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

2. Toutefois, la législation nationale de chacun des Etats contractants pourra fixer, en ce qui concerne les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité per capita, plus élevée.

Article 8

1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommage à des bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à un montant de 10.000 francs par passager.

2. La responsabilité en cas de perte ou de dommage aux véhicules, y compris les bagages transportés à l'interieur ou sur le véhicule est limitée, dans tous les cas, à 30.000 francs par véhicule.

3. La responsabilité en cas de perte ou de dommage, à tout objet autre que ceux énumérés aux paragraphes précédents est limitée, dans tous les cas, à 16.000 francs par passager.

4. Le transporteur et le passager pourront convenir de façon expresse et par écrit que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 1.500 francs en cas de dommage à un véhicule et 100 francs par passager en cas de perte et de dommage aux autres bagages. Cette somme sera déduite du montant du dommage.

damage to the luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of its own law.

Article 7

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed (500.000) francs. Where in accordance with the law of the Court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of these payments shall not exceed the said limit.

2. Nevertheless, the national legislation of any contracting State may fix, as far as the carriers who are subjects of such State are concerned, a higher per capita limit of liability.

Article 8

1. The liability for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 10.000 francs per passenger.

2. The liability for loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 30.000 francs per vehicle.

3. The liability for the loss of or damage to all other articles than those mentioned in the preceding paragraphs shall in no case exceed 16.000 francs per passenger.

4. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 1.500 francs in the case of damage to a vehicle and not exceeding 100 francs per passenger in the case of loss or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

kat till dennes död eller kroppsskada eller förlust av eller skada på resgods, äger domstolen i överensstämmelse med dess nationella lag helt eller delvis befria honom från ansvarighet.

Artikel 7

1. Bortfraktarens ansvarighet för passagerares död eller kroppsskada skall i intet fall överstiga (500.000) francs. Om skadestånd enligt domstolslandets lag utdöms i form av periodiska utbetalningar, skall dessa utbetalningars kapitalvärde ej överstiga nyssnämnda gräns.

2. Det oaktat får varje föredragsslutande stats nationella lagstiftning, såvitt gäller bortfraktare som är medborgare i den staten, föreskriva högre ansvarighetsgräns per capita.

Artikel 8

1. Ansvarigheten för förlust av eller skada på handresgods skall i intet fall överstiga 10.000 francs för passagerare.

2. Ansvarigheten för förlust av eller skada på fordon, inbegripet allt resgods som fraktas i eller på fordonet, skall i intet fall överstiga 30.000 francs för fordon.

3. Ansvarigheten för förlust av eller skada på annat resgods än som angivits i de föregående momenten skall i intet fall överstiga 16.000 francs för passagerare.

4. Bortfraktaren och passageraren kan genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse bestämma, att bortfraktarens ansvarighet skall gälla med avdrag om högst 1.500 francs i fall av fordonsskada och högst 100 francs för passagerare i fall av förlust av eller skada på annat resgods, varvid beloppet ifråga skall avräknas från förlusten eller skadan.

Article 9

1. Le franc mentionné dans cette Convention signifie une unité constituée par 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin.

2. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.

Article 10

1. Le transporteur et le passager pourront convenir de façon expresse et par écrit d'une limite de responsabilité plus élevée que celle prévue aux articles 7 et 8.

2. Les intérêts et les frais de justice alloués et taxés par un tribunal dans les instances en dommages-intérêts, ne seront pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8.

3. Les limitations de responsabilité prévues aux articles 7 et 8 s'appliquent à l'ensemble des actions nées d'un même événement et intentées par un passager soit en son nom, soit par ses ayants droit ou les personnes à sa charge.

Article 11

Le transporteur sera déchu du bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par les articles 7, 8 et 10 (paragraphe 1), s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 12

1. Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

2. En cas de lésions corporelles subies par le passager, l'action en responsabilité ne peut

Article 9

1. The franc mentioned in this Convention shall be deemed to refer to a unit consisting of 65,5 milligrams of gold of millesimal fineness 900.

2. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

Article 10

1. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Articles 7 and 8.

2. Interest on damages and legal costs awarded and taxed by a Court in an action for damages shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

3. The limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 shall apply to the aggregate of the claims put forward by or on behalf of any one passenger, his personal representative, heirs or dependants on any distinct occasion.

Article 11

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Articles 7, 8 and 10 (1), if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 12

1. Any claim for damages, however founded, may only be made subject to the conditions and the limits set out in this Convention.

2. Any claim for damages for personal injury suffered by a passenger may only be

Artikel 9

1. Franc som avses i denna konvention skall anses hänföra sig till en enhet bestående av 65,5 milligram guld av 900 tusendelars finhet.

2. Datum för omräkning av fastställt belopp till nationellt mynt bestäms av domstolslandets lag.

Artikel 10

1. Bortfraktaren och passageraren kan genom uttrycklig och skriftlig överenskommelse bestämma högre gränser för ansvarighet än som föreskrivs i artiklarna 7 och 8.

2. Ränta på skadestånd samt rättegångskostnader som godkänts och fastställts av domstol i rättegång om skadestånd skall icke falla inom de gränser för ansvarighet som föreskrivs i artiklarna 7 och 8.

3. De gränser för ansvarighet som föreskrivs i artiklarna 7 och 8 skall tillämpas på sammanlagda beloppet av de krav som på grund av en och samma händelse framställts av eller på vägnar av en passagerare, hans företrädare eller rättsinnehavare eller av någon som stod under hans vård.

Artikel 11

Bortfraktaren skall icke vara berättigad till begränsning av ansvarigheten enligt artiklarna 7, 8 och 10 mom. 1, om det visas att skadan orsakats genom en handling eller underlåtenhet av honom med uppsåt att skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden.

Artikel 12

1. Krav på skadestånd får, oavsett grunden därför, endast resas med iakttagande av de villkor och begränsningar som anges i denna konvention.

2. Krav på skadestånd för passagerares kroppsskada får endast resas av eller på väg-

être intentée que par le passager lui-même ou pour son compte.

3. En cas de mort du passager, l'action en paiement de dommages et intérêts ne peut être intentée que par les ayants droit de la personne décédée ou par les personnes à sa charge et seulement si ces ayants droit ou ces personnes ont le droit d'intenter l'action suivant la loi du tribunal saisi.

Article 13

1. Le passager droit adresser des protestations écrites au transporteur ou à son agent:

a) en cas de lésions corporelles au plus tard quinze jours après la date du débarquement;

b) en cas de dommage apparent à des bagages

(I) en ce qui concerne les bagages de cabine, avant ou au moment de leur débarquement;

(II) en ce qui concerne tout autre bagage, avant ou au moment de la délivrance.

c) en cas de perte ou de dommage non apparent, dans les quinze jours de débarquement ou de la délivrance ou de la date à laquelle la délivrance aurait dû avoir lieu.

2. Faute de se conformer aux prescriptions de cet article le passager sera présumé, sauf preuve contraire, être débarqué sain et sauf et avoir reçu ses bagages en bon état.

3. Les protestations écrites sont inutiles si l'état des bagages a été contradictoirement constaté au moment de leur réception.

Article 14

1. Les actions en réparation du préjudice résultant de la mort d'un passager ou de lésions corporelles et de la perte des bagages ou du dommage subi par ceux-ci sont soumis à une prescription de deux ans.

2. Le délai de prescription court:

made by or on behalf of the passenger.

3. In the case of death of the passenger a claim for damages may be made only by the personal representatives, heirs or dependants of the deceased, and only if such persons are permitted to bring an action in accordance with the law of the Court seized of the case.

Article 13

1. The passenger shall give written notice to the carrier or his agent:

a) in the case of personal injury within fifteen days from the date of disembarkation;

b) in the case of apparent damage to luggage:

(i) in the case of cabin luggage, before or at the time of disembarkation;

(ii) in the case of all other luggage, before or at the time of its delivery;

c) in the case of loss of or damage to luggage which is not apparent within fifteen days from the date of disembarkation or delivery or from the time when such delivery should have taken place.

2. If the claiment fails to comply with the requirements of this Article, he shall be presumed, in the absence of proof to have disembarked safe and sound and have received the luggage undamaged.

3. The notice in writing need not be given if the state of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

Article 14

1. Actions for damages arising out of the death of a passenger or out of personal injury and loss of or damage to luggage shall be timebarred after a period of two years.

2. The limitation period shall be calculated as follows:

nar av passageraren.

3. I fall av passagerarens död får krav på skadestånd resas endast av hans företrädare eller rättsinnehavare eller av någon, som stod under hans vård, och endast under förutsättning att dessa äger föra talan enligt domstolslandets lag.

Artikel 13

1. Passageraren skall skriftligen underrätta bortfraktaren eller hans företrädare:

a) i fall av kroppskada inom femton dagar från dagen för utskeppningen;

b) i fall av uppenbar skada på resgods:

(i) i fråga om handresgods före eller vid tiden för utskeppningen;

(ii) i fråga om allt annat resgods före eller vid tiden för utlämningen;

c) i fall av förlust av eller skada på resgods vilken ej är uppenbar, inom femton dagar från dagen för utskeppning eller utlämning eller från den tid då denna skulle ha ägt rum.

2. Underlåter fordringsägaren att iakttaga reklamationsfristerna i denna artikel, skall han i brist på motbevis antagas ha utskeppats oskadad och ha mottagit resgodset i oskadat skick.

3. Skriftlig underrättelse behöver ej lämnas, om resgodsets tillstånd undersökts gemensamt vid mottagandet.

Artikel 14

1. Talan om skadestånd på grund av passagerares dödsfall eller kroppsskada eller förlust av eller skada på resgods skall preskriberas efter en tid av två år.

2. Preskriptionstiden skall räknas:

a) en cas de lésions corporelles à partir du jour du débarquement du passager;

b) en cas de décès survenu au cours du transport, à partir du jour auquel le passager aurait dû être débarqué, et en cas de lésions corporelles se produisant au cours du transport et entraînent la mort du passager aprés le débarquement, à partir du jour du décès; le délai ne pourra toutefois pas dépasser 3 ans à compter du jour du débarquement;

c) en cas de perte ou de dommage aux bagages à partir du jour du débarquement et en cas de perte totale du navire à partir du jour auquel le débarquement aurait dû avoir lieu.

3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas, une instance régie par la présente Convention ne pourra être introduite aprés l'expiration d'un délai de 3 ans à compter du jour de débarquement, et en cas de perte totale du navire à partir du jour auquel le débarquement aurait dû avoir lieu.

Article 15

1. Si une action est intentée contre le préposé du transporteur en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente Convention.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés, ne pourra dépasser les dites limites.

3. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions des paragraphes (1) et (2) du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé fait, soit avec l'intention de causer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

a) in the case of personal injury, from the date of the disembarkation of the passenger;

b) in the event of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the event of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;

c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation, or, if the ship has become a total loss, from the date when disembarkation should have taken place.

3. The law of the Court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation, or if the ship has become a total loss, from the date when the disembarkation should have taken place.

Article 15

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier himself is entitled to invoke under this Convention.

2. In that case, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents shall not exceed the said limits.

3. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

a) i fall av kroppsskada, från dagen för passagerarens utskeppning;

b) i händelse av dödsfall under befordringen, från den dag passageraren skulle ha utskeppats och, ifall kroppsskada under befordringen leder till passagerarens död efter utskeppningen, från dagen för dödsfallet men får ej överstiga tre år från utskeppningsdagen;

c) i fall av förlust av eller skada på resgods, från dagen för utskeppningen eller, om fartyget gått förlorat, från den dag utskeppning skulle ha ägt rum.

3. Domstolslandets lag skall bestämma villkoren för förlängning av och avbrott i preskriptionstid; dock skall i intet fall talan enligt denna konvention kunna väckas efter utgången av tre år från dagen för utskeppningen eller, om fartyget gått förlorat, från den dag utskeppning skulle ha ägt rum.

Artikel 15

1. Väcks talan mot någon anställd hos eller företrädare för bortfraktaren på grund av skada som avses i denna konvention, äger han, om han visar sig ha handlat i tjänstutövning, göra gällande samma befrielse från eller begränsning av ansvarighet som bortfraktaren är berättigad att åberopa enligt denna konvention.

2. I sådant fall skall sammanlagda beloppet av de skadestånd som kan erhållas av bortfraktaren, hans anställda och företrädare ej överstiga sagda gränser.

3. Det oaktat skall anställd hos eller företrädare för bortfraktaren ej äga åberopa bestämmelserna i mom. 1 och 2 av denna artikel, om det visas att skadan orsakats genom handling eller underlåtenhet av den anställde eller företrädaren med uppsåt att skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden.

Article 16

1. Avant l'événement qui a causé la mort ou la lésion corporelle du passager ou la perte des bagages ou le dommage subi par ceux-ci, les parties au contrat de transport peuvent librement convenir que la partie requérante aura le droit d'intenter une action en dommages-intérêts, à son choix, devant:

a) le Tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;

b) ou le Tribunal du point de départ ou du point de destination stipulé au contrat;

c) ou le Tribunal de l'Etat du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet. Etat et est soumis à la juridiction de celui-ci.

2. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent librement convenir de la jurisdiction ou du tribunal arbitral auquel le litige sera soumis.

Article 16

1. Prior to the occurrence of the incident which has caused the death or personal injury of the passenger or the loss of or damage to the luggage, the parties to the contract of carriage may agree that the claimant shall have the right to maintain an action for damages, according to his preference, only before:

a) the Court of the permanent residence or principal place of business of the defendant, or

b) the Court of the place of departure or that of destination according to the contract of carriage, or

c) the Court of the State of the domicile or permanent place of residence of the claimant if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2. After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

Article 17

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou une lésion corporelle du passager ou la perte de ses bagages ou un dommage subi par ceux-ci, tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite inférieure à celle fixée par la présente Convention, sauf celle prévue à l'alinéa (4) de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui aurait pour effet de limiter le choix du demandeur au delà de ce qui est permis au paragraphe (1) de l'article 16, est nulle et non avenue; mais la nullité de ces stipulations n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 17

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death or personal injury of the passenger or the loss of or damage to the luggage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or to prescribe a lower limit than that fixed in this Convention, except as provided in Article 8, paragraph 4, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or having the effect of restricting the choice of the claimant beyond the limit allowed in Article 16, paragraph 1, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Artikel 16

1. Före den händelse som orsakat passagerarens död eller kroppsskada eller förlust av eller skada på resgodset äger befordringsavtalets parter överenskomma att talan om skadestånd, efter kärandens val, får väckas endast vid:

a) domstolen i den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse; eller

b) domstolen i avgångsorten eller bestämmelseorten enligt befordringsavtalet; eller

c) domstol i den stat där käranden har sitt hemvist eller är varaktigt bosatt, om svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess jurisdiktion.

2. Efter den händelse som orsakat skadan äger parterna fritt överenskomma om att hänskjuta tvist om skadestånd till viss domstol eller till skiljedom.

Artikel 17

Varje överenskommelse, som träffats före den händelse som orsakat passagerarens död eller kroppsskada eller förlust av eller skada på resgodset och som syftar till att befria bortfraktaren från hans ansvarighet gentemot passageraren eller att bestämma lägre gräns än som fastställts i denna konvention, utom så som föreskrivs i artikel 8, mom. 4, liksom varje sådan överenskommelse som avser att kasta om bortfraktarens bevisbörda eller inskränka kärandens val mer än som medges i art. 16 mom. 1, skall vara ogiltig; en sådan överenskommelses ogiltighet skall dock inte föranleda att avtalet blir ogiltigt utan detta skall förbli underkastat bestämmelserna i denna konvention.

Article 18

1. Les dispositions de la présente Convention ne modifient en rien les droits et obligations du transporteur et de ses préposés, tels qu'ils résultent des dispositions des Conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ou de toute loi interne régissant cette limitation.

2. La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des Conventions internationales où des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

Article 19

La présente Convention s'applique aux transports à titre commercial effectués par l'Etat ou des autres personnes morales de droit public aux conditions prévues à l'article premier.

Article 20

1. Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature ou de sa ratification, toute Partie Contractante pourra déclarer:

a) soit qu'elle n'accepte pas et n'appliquera pas les dispositions de la présente Convention qui régissent le contrat de transport de passagers et la responsabilité du transporteur envers les passagers,

b) soit qu'elle n'accepte pas et n'appliquera pas les dispositions de la présente Convention qui régissent le contrat de transport de bagages et la responsibilité du transporteur pour les bagages des passagers.

2. La Partie Contractante qui a fait une déclaration conformément à cet article n'est pas liée par les dispositions de la Convention qui ont été exclues par ladite déclaration, et les autres Parties Contractantes ne seront pas liées par les dispositions exclues envers toute Partie Contractante qui aura fait une telle déclaration.

Article 18

1. The provisions of this Convention shall not modify the rights or duties of the carrier and his servants or agents provided for in international Conventions relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships or in any national law relating to such limitation.

2. This Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law which governs liability for nuclear damage.

Article 19

This Convention shall be applied to commercial carriage within the meaning of Article 1 undertaken by States or Public Authorities.

Article 20

1. Any Contracting Party may, at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention, make one of the following reservations:

a) that it will accept and apply the provisions of this Convention to the carriage of passengers but not to the carriage of passengers' luggage, or

b) that it will accept and apply the provisions of this Convention to the carriage of passengers' luggage but not to the carriage of passengers.

2. The Contracting Party which has made a declaration in accordance with this Article shall not be bound by the provisions of the Convention which have been excluded by this declaration and the other Contracting Parties shall not be bound by the provisions which have been excluded with respect to any Contracting Party having made such a reservation.

Artikel 18

1. Bestämmelserna i denna konvention skall ej inverka på bortfraktarens, hans anställdas eller företrädares rättigheter och skyldigheter enligt internationella fördrag angående begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg, som används till fart i öppen sjö, eller enligt nationell lag angående sådan begränsning.

2. Denna konvention skall ej inverka på bestämmelser i något internationellt fördrag eller nationell lag som reglerar ansvar för nukleär skada.

Artikel 19

Denna konvention skall tillämpas på befordran som utförs av stat eller offentlig myndighet i kommersiellt syfte och inom ramen för vad som anges i artikel 1.

Artikel 20

1. Fördragsslutande part äger vid undertecknande eller ratifikation av eller anslutning till denna konvention göra ett av följande förbehåll:

a) att den skall godtaga och tillämpa bestämmelserna i denna konvention på befordran av passagerare men icke på befordran av passagerares resgods eller

b) att den skall godtaga och tillämpa bestämmelserna i denna konvention på befordran av passagerares resgods men icke på befordran av passagerare.

2. Fördragsslutande part som avgivit förklaring i enlighet med denna artikel skall icke vara bunden av de bestämmelser i konventionen som uteslutits genom förklaringen och de övriga fördragsslutande parterna skall icke vara bundna av de uteslutna bestämmelserna i förhållande till fördragsslutande part som gjort sådant förbehåll.

3. La Partie Contractante qui aura fait une déclaration conformément à cet article pourra à tout moment la retirer par notification au Governement belge avec cet effet qu'elle deviendra Partie Contractante pour les dispositions de la Convention qu'elle avait exclues. Le retrait de la déclaration prendra effet trois mois après la date du dépôt de celuici.

Article 21

Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature ou de sa ratification, toute Partie Contractante pourra formuler les réserves suivantes:

1. de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention, lorsque le passager et le transporteur sont tous deux ressortissants de cette Partie Contractante;

2. en donnant effet aux dispositions de la présente Convention en ce qui concerne les contrats de transport établis à l'intérieur de ses frontiers territoriales pour un voyage dont le port d'embarquement se trouve dans lesdites limites territoriales, elle pourra prévoir dans sa législation nationale la forme et les dimensions des avis contenant les dispositions de la présente Convention et devant figurer dans le contrat de transport.

3. The Contracting Party having made a declaration in accordance with this Article may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government with the result that it shall also be a Contracting Party to the provisions of the Convention which had heretofore been excluded. The withdraw of the declaration shall take effect three months after the date when it has been deposited.

Article 21

Any Contracting Party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the following reservations:

1. not to give effect to the provisions of this Convention when the passenger and the carrier are both subjects of the said Contracting Party;

2. that in giving effect to the provisions of this Convention it may with respect to contracts of carriage issued within its territorial boundaries, for a voyage of which the port of embarkation is in such territorial boundaries, provide in its national laws for the form and size of any notice of the terms of this Convention to be inserted in a contract of carriage.

3. Fördragsslutande part som avgivit förklaring i enlighet med denna artikel äger när som helst återtaga förbehållet genom underrättelse till den belgiska regeringen med verkan att den skall även vara fördragsslutande part i fråga om de bestämmelser i konventionen som dessförinnan varit uteslutna. Återtagande av förklaring skall träda i kraft tre månader efter det att den deponerats.

Artikel 21

Fördragsslutande part äger vid undertecknande eller ratifikation av eller anslutning till denna konvention göra följande förbehåll:

1. att icke tillämpa bestämmelserna i denna konvention när både passageraren och bortfraktaren är medborgare i den staten;

2. att parten, när den sätter konventionen i tillämpning, äger i sin nationella lag föreskriva i vilken form och omfattning upplysning om villkoren i denna konvention skall inflyta i befordringsavtal, som träffats inom gränserna för dess territorium angående resa vars avgångsort är belägen inom sagda gränser.

KUNGL. BIBL.
- 4 FEB 1972
STOCKHOLM

Nordisk udredningsserie (Nu) 1971

Kronologisk förteckning

1. Forskning med relation till utbildning för åldersklasserna 16–19 år.
2. Harmonisering av matematikundervisningen i årskurs 1–6 i de nordiska länderna.
3. Konsument- och marknadsföringsfrågor.
4. Nordiska transportproblem.
5. Nordiska ministerrådets arbetsformer.
6. Utredning angående information till u-länderna om den nordiska marknaden.
7. Studier kring gränsen i Tornedalen.
8. Undervisningen i finska i Sverige.
9. Avräkning av häktningstid m.m.

Statens offentliga utredningar 1971

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Post- och Inrikes Tidningar. [2]
Snatteri. [10]
Förslag till aktiebolagslag m.m. [15]
Ny domstolsadministration. [41]
Utsökningsrätt XI. [45]
Unga lagöverträdare I. [49]
Ny moratorielag. [56]
Rätten till abort. [58]
Högsta domstolens kansli. [59]
Maskinell teknik vid de allmänna valen. [72]
Kriminalvård i anstalt. [74]
Offentligt biträde och kostnadsersättning i förvaltningsärenden. [76]
Den mänskliga faktorn i vägtrafiken. [81]
Skadestånd III. [83]
Befordran av passagerare och resgods till sjöss. [90]

Socialdepartementet

Familjepensionsfrågor m.m. [19]
Särskilda tandvårdsanordningar för vissa patientgrupper. [38]
Läkartjänster. [68]

Försvarsdepartementet

Utbildningen av vissa värnpliktiga i stabstjänst. [57]

Kommunikationsdepartementet

Ny sjömanslag. [6]
Ett nytt bilregister. [11]
Utredningen angående befordran av farligt gods på väg m.m. 1. Europeisk överenskommelse om internationell transport av farligt gods på väg. (ADR) Betänkande I. [20] 2. Europeisk överenskommelse om internationell transport av farligt gods på väg. (ADR) Bilaga A. [21] 3. Europeisk överenskommelse om internationell transport av farligt gods på väg. (ADR) Bilaga B. [22] 4. Europeisk överenskommelse om internationell transport av farligt gods på väg. (ADR) Register m.m. [23]
Sjömanspension. [30]
Lastbil och Taxi. [34]
Vintersjöfart. [63]

Finansdepartementet

SOU 71. Handbok för det officiella utredningstrycket. [1]
1970 års långtidsutredning. 1. Svensk industri under 70-talet med utblick mot 80-talet. Bilaga 2. [5] 2. Finansiella tillväxtaspekter 1960-1975. Bilaga 4. [7] 3. Arbetskraftsresurserna 1965-1990. Bilaga 1. [8] 4. Miljövården i Sverige under 70-talet. Bilaga 8. [12] 5. Utvecklingstendenser inom offentlig sektor. Bilaga 6. [13] 6. Varuhandeln fram till 1975. Bilaga 3. [14] 7. Regional utveckling och planering. Bilaga 7. [16] 8. Export och import 1971–1975. Bilaga 5. [40] 9. Plan och prognos. Bilaga 9. [70]
Större företags offentliga redovisning. [9]
Mått och vikt. [18]
Betalningsbalansutredningen. 1. Den svenska betalningsbalansstatistiken. [31] 2. Valutareserven och utrikeshandelns finansiella struktur. Bilaga. [32]
Teknisk översyn av kapitalbeskattningen. [46]
Testutredningen. 1. Psykologiska urvalsmetoder inom statsförvaltningen. [47] 2. Personurval med hjälp av psykologiska undersöknnigar. [48]
Mellanölsfrågan. [66]
Svenska folkets alkoholvanor. [77]
Jordbruksbeskattningen. [78]
Byggnadsindex för bostäder. [79]
Förvaltning av fonder i staten. [82]
Offentlig upphandling. [88]

Utbildningsdepartementet

Vuxenpedagogisk forskning och utbildning. [24]
Kyrkan kostar. [29]
Produktionsresurser för tv och radio i utbildningen. [36]
Utredningen rörande lärarnas arbetsförhållanden. 1. Lärarnas arbete. En statistisk arbetstidsstudie. [53] 2. Lärarnas arbete. Bilaga I. Tekniska rapporter. [54] 3. Lärarnas arbete. Bilaga II. Tabeller. [55]
1968 års utbildningsutredning 1. Universitetsstudier utan examen. [60] 2. Val av utbildning och yrke. [61] 3. Högre utbildning och arbetsmarknad. [62]
Fonogrammen i musiklivet. [73]
Vuxna Utbildning Studiefinansiering. [80]
Reformer inom studiemedelssystemet. [87]
Praktisk prästutbildning. [89]

Jordbruksdepartementet

Veterinärdistriktsindelningen, m.m. [3]
Bokskogens bevarande. [71]

Handelsdepartementet

Fri affärstid. [33]
Konsumentpolitik – riktlinjer och organisation. [37]
Näringspolitiken – ny verksorganisation. [69]
Bilen och konsumenten. [86]

Inrikesdepartementet

Servicekommittén. 1. Boendeservice 3. Kommunstudien. [25] 2. Boendeservice 4. Projektstudien. [26] 3. Boendeservice 5. Totalkostnadsstudien. [27] 4. Boendeservice 6. Strukturstudien. [28]
Den fria rörligheten för personer inom EEC. [35]
Den svenska köpkraftsfördelningen 1967. [39]
KSA-utredningen. 1. Försäkring och annat kontant stöd vid arbetslöshet. [42] 2. Arbetskraftens struktur och dimensioner. [43] 3. Bilagor till KSA-utredningens betänkande. [44]
Invandrarutredningen I. [51]
Byggandets industrialisering. [52]
Saneringsutredningen. 1. Sanering I. [64] 2. Sanering II Bilagor. [65]
Ränteomfördelning och vinstutdelning. [67]

Civildepartementet

Kommunala val. [4]
Räddningstjänst. [50]
Hushållning med mark och vatten. [75]
Kommunal kompetens. [84]
Lokalisering av skogsindustri i södra Sverige. [85]

Industridepartementet

Malm - Jord - Vatten. [17]

Anm. Siffrorna inom klammer betecknar utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.

K L Beckmans Tryckerier AB 1971 ISBN 91-38-000 25-3

23:–