



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013

Ref



Statens
offentliga
utredningar
1972:10

Justitie-
departementet

Godsbefordran till sjöss

Lagändringar föranledda av 1968 års
tilläggsprotokoll till 1924 års inter-
nationella konossementskonvention

SODS

Förslag av Sjölagskommittén
Stockholm 1972

Statens offentliga utredningar 1972

Kronologisk förteckning

1. Ämbetsansvaret II. Göteborgs Offsettryckeri AB. Ju.
2. Svensk möbelindustri. Göteborgs Offsettryckeri AB. I.
3. Personal för tyg- och intendenturförvaltning. Beckman. Fö.
4. Säkerhets- och försvarspolitik. Göteborgs Offsettryckeri AB. Fö.
5. CKR. (Centrala körkortsregistret) K.
6. Beskattning av reklam. Göteborgs Offsettryckeri AB. U.
7. Beskrivning och analys. Göteborgs Offsettryckeri AB. U.
8. Ställningstaganden och förslag. Göteborgs Offsettryckeri AB. U.
9. Reklamens bestämningsfaktorer. Göteborgs Offsettryckeri AB. U.
10. Godsbefordran till sjöss. Göteborgs Offsettryckeri AB. Ju.



Statens offentliga utredningar
1972:10
Justitiedepartementet

Godsbefordran till sjöss

Lagändringar föranledda av 1968 års
tilläggsprotokoll till 1924 års inter-
nationella konossementskonvention

Förslag av Sjölagskommittén
Stockholm 1972

Gods befordring
till sjöns

En berättelse om
den svenska flottan
och dess betydelse
för landet

Utgivet av
Göteborgs Offsettryckeri AB

Till Statsrådet och chefen för justitiedepartementet

Genom skrivelse dagtecknad november 1971 har sjölagskommittén avgivit av motiv åtföljt förslag till lag om ändring i sjölagen, innefattande en revision av bestämmelserna om befordran av passagerare och resgods. Bestämmelserna härom ingår i sjölagens nuvarande 5 kap., Om befraktning, men upptas enligt förslaget i lagens 6 kap. I skrivelsen nämnes att av kommitténs uppdrag återstår en översyn av bestämmelserna om befordran av gods samt att arbetet därmed bedrivits jämsides med arbetet på revisionen av bestämmelserna om befordran av passagerare och resgods.

Bestämmelserna om godsbefordran finns för närvarande förutom i sjölagens 5 kap. i den fristående lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement. År

1968 antogs på diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel ett tilläggsprotokoll till 1924 års konvention och Kungl. Maj:t har till kommittén, för beaktande vid fullgörande av dess uppdrag, överlämnat svenska delegationsrapporter angående nämnda tilläggsprotokoll.

Efter gemensamma överläggningar med de danska, finska och norska sjölagskommittéerna – senast i Oslo oktober 1971 – har kommittén nu slutfört arbetet på ett införlivande med sjölagen av konossementskonventionen i dess lydelse enligt tilläggsprotokollet. Kommittén får härmed överlämna av motiv åtföljda förslag till dels lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) dels lag om ändring i lagen 1936:277.

Stockholm och Göteborg i december 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

<i>Lagförslag</i>	
Förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)	11
Förslag till lag om ändring i lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement	27
<i>Motiv</i>	
Kapitel 1 <i>Inledning</i>	29
Kapitel 2 <i>Kommittéförslagets internationella bakgrund</i>	31
2.1 1924 års konossementskonvention (Haagreglerna) och därpå grundad nordisk lagstiftning	31
2.2 Lagstiftning i vissa andra länder	33
2.3 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års konvention (Visbyreglerna)	34
2.4 Remiss av tilläggsprotokollet	36
2.5 Synpunkter på tilläggsprotokollets ratificering	37
Kapitel 3 <i>Översikt av lagförslagen</i>	39
Kapitel 4 <i>Allmän motivering</i>	41
4.1 Vissa definitioner m. m.	42
4.2 Dispositiva och tvingande lagbestämmelser; tillämplig lag	43
4.3 Bortfraktarens ansvar för godset (transportansvaret)	44
4.4 Bortfraktarens ansvar för arbetstagare m. fl.	47
4.5 Ansvarsbegränsning	48
4.6 Olika slag av konossement, konossementsansvaret	50
4.7 Bortfraktaransvaret när transport utföres av annan än den avtalsslutande redaren	54
Kapitel 5 <i>Specialmotivering till sjölagsförslaget</i>	58
Inledande bestämmelser i 5 kap. SjöL (71–75 §§)	58
76 §	59
95 §	59
97 §	59
98 §	59
101–102 §§	59
118 §	60
119 §	61
120 §	61
121 §	61
122 §	62
122a §	62
123 §	63
128–130 §§	63
135 §	64
151–154 §§	64
161 och 162 §§	64
167 §	65
168 §	65
233 §	66
347 §	66

Kapitel 6 <i>Förslaget till ändringar i konossementslagen</i>	67
Kapitel 7 <i>Sammanfattning</i>	68
<i>Bilagor</i>	
Bilaga 1 Nordiska parallelltexter . . .	70
Bilaga 2 Konossementskonventionen i dess genom 1968 års tilläggsprotokoll ändrade lydelse . .	102
Bilaga 3 Visbyreglerna	126
Bilaga 4 Rapport från den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session (andra fasen) i Bryssel 1968	144

Förkortningar

AfS	Arkiv for sjørett
CMI	Comité Maritime International
CMI-årtal	Tryckta berättelse från konferenser med CMI
Dipl.Konf.-årtal	Tryckta berättelser från den diplomatiska sjörättskonferensens sessioner i Bryssel
HGS	Handelshögskolans i Göteborg skriftserie
ND	Nordiske domme i sjøfartsanliggender
NJA	Nytt juridiskt arkiv avd. I
NJA II	Nytt juridiskt arkiv avd. II
SFS	Svensk författningssamling
SjöL	Sjölagen
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk juristtidning
TfR	Tidsskrift for Rettsvitenskap

Litteratur

- Afzelius Sjölagen jämte viktigare författningar rörande sjöfarten, 16 uppl. (av E. Hagbergh) 1969
- Bagge Haagreglerna (i SvJT 1923 s. 217 ff)
- Carver British Shipping Laws. 2 Carriage by sea, 12 uppl. 1971
- Gramm Das neue deutsche Seefahrtrecht nach den Haager Regeln, Berlin 1938
- Grönfors Successiva transporter, 1968
- Sejersted Haagreglene, 2 uppl. Oslo 1949
- Schmidt m. fl. Huvudlinjer i svensk frakträtt, 2 uppl. 1962
- Six Lectures Six Lectures on the Hague Rules (HGS 1967.3)

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

Härigenom förordnas i fråga om sjölagen (1891:35 s. 1),
dels att 71–76, 95, 97, 98, 101, 102, 118–123, 128–130, 135, 151–154, 161, 162, 167
och 168 §§¹ samt 233 och 347 §§² skall ha följande ändrade lydelse,
dels att i lagen skall införas en ny paragraf, 122a §, av nedan angiven lydelse,
dels att i lagen skall upptagas följande rubriker.

(FEMTE KAPITLET)

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Om befraktning

Om befordran av gods

(I. Inledande bestämmelser)

71 § (art. 1a³)

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

*Resebefraktning föreligger, om frakten be-
räknas för resa, och tidsbefraktning, om
frakten beräknas för tid.*

¹ Senaste lydelse 1936:276, av 101 § 1967:48.

² Lydelse av 233 § enligt SOU 1970:74 och av 347 § enligt SOU 1970:74 och 1971:90.

³ Hänvisning avser konossementskonventionen i dess lydelse enligt 1968 års tilläggsprotokoll.

(Nuvarande lydelse)

76 §

Under resebefraktning innefattas i detta kapitel helbefraktning, delbefraktning och styckegodsbefraktning.

71 §

De i detta kapitel givna bestämmelser angående fraktavtal skola, med de undantag som nedan stadgas, lända till efterrättelse allenast såvitt ej annat är uttryckligen överenskommet eller eljest må anses avtalat eller ock följer av sedvänja.

Angående befordran av gods sjöledes mellan Sverige och främmande stat är i vissa hänseenden särskilt stadgat i lagen i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.

73 §

Avser fraktavtal visst fartyg eller har i enlighet med avtalet visst fartyg blivit anmält, må bortfraktaren ej för avtalets fullgörande använda annat fartyg.

74 §

Gäller fraktavtal helt fartyg eller full last, må bortfraktaren icke medtaga gods för annan än befraktaren.

Överlåter befraktaren till annan sina rättigheter enligt fraktavtalet eller underbortfraktar han fartyget, svare han ändock för avtalets fullgörande.

(II. Om resebefraktning)

72 §

Bortfraktaren skall hålla fartyget sjövärdigt, tillräckligt bemannat, provianterat och

(Föreslagen lydelse)

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

72 § (art. 3:8)

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

73 §

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

74 §

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

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

75 §

Om fartygets behöriga skick

76 § (art. 3:1)

Bortfraktaren skall med tillbörlig omsorg sörja för att

(Nuvarande lydelse)

utrustat samt i övrigt i behörigt skick.

95 §

När godset är inlastat samt erforderliga handlingar och uppgifter föreligga, skall befälhavaren eller den som eljest är därtill bemyndigad på avlastarens begäran utfärda konossement.

Avlastaren äge erhålla särskilda konossement å delar av godset, där det utan väsentlig olägenhet kan ske; ersätte dock kostnad, som därav kommer.

Utfärdas enligt åtagande i fraktaavtalet konossement med andra villkor för godsets befordran än de i avtalet upptagna och åsamkas bortfraktaren därigenom ökat ansvar, skall befraktaren hålla honom skadeslös.

97 § (art. 4:3 och 6)

Har avlämnat gods orsakat skada för bortfraktaren eller annan, ersätte avlastaren skadan, såvida han eller någon för vilken han svarar gjort sig skyldig till fel eller försummelse.

Var godset av lättantändlig, explosiv eller eljest farlig beskaffenhet och hade det inlastats utan att bortfraktaren ägde kännedom om dess beskaffenhet, vare avlastaren ansvarig, ändå att fel eller försummelse ej före-

(Föreslagen lydelse)

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

95 § (art. 3:3 och 7)

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

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

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

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

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

(Nuvarande lydelse)

ligger.

(Föreslagen lydelse)

inlastats, även om fel eller försummelse icke föreligger.

98 § (art. 4:4)

Resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet.

Deviation eller annat uppehåll må, förutom för räddande av människoliv, göras allenast där sådant, för bärgning av fartyg eller gods eller för annat ändamål, må anses skäligt.

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

101 § (art. 3:2, jfr. art. 2)

Från godsets mottagande till dess avlämnande skall bortfraktaren hava noggrann vård om godset samt i övrigt iakttaga lastägarens rätt och bästa.

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

Har gods förkommit, minskats eller skadats, skall bortfraktaren snarast underrätta lastägaren eller, om denne ej är känd, avlastaren.

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

102 §

Bortfraktaren vare behörig att å lastägarens vägnar företaga rättshandlingar, som avse godsets bevarande eller fortskaffande, samt kära i mål angående godset.

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

Uppstår behov av penningar för ändamål som i första stycket sägs, äge bortfraktaren anskaffa medel genom lån eller genom att sälja av godset. Har bortfraktaren utan laga anledning upptagit lån eller verkställt försäljning, vare rättshandlingen ändock för lastägaren bindande, där tredje man var i god tro.

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

Kan godset icke förvaras utan fara för förskämning eller snar förstörelse eller skulle lastägarens kostnad för dess förvarande eller fortskaffande till bestämmelseorten uppenbarligen bliva alltför hög, må bortfraktaren försälja godset.

Kan godset icke förvaras utan fara för förskämning eller snar förstörelse eller skulle lastägarens kostnad för dess förvarande eller fortskaffande till bestämmelseorten uppenbarligen bliva alltför hög, får bortfraktaren sälja godset.

118 § (art. 4:1 och 2)

Förkommer, minskas eller skadas gods, medan det är i bortfraktarens vård ombord eller i land, vare han därför ansvarig, där ej antagas må, att förlusten, minskningen eller skadan orsakats av omständighet, som icke kan såsom fel eller försummelse tillräknas bortfraktaren eller någon för vilken han svarar.

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

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

a) fel eller försummelse, vartill befälhavaren, medlem av besättningen, lots eller annan som utför arbete i fartygets tjänst gjort sig skyldig vid navigeringen eller handhavandet av fartyget;

b) brand, som ej vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren själv;

c) fara eller olycka säregen för sjön;

d) högre hand;

e) krigshandling;

f) sjöröveri eller annan samhällsfientlig handling;

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

h) karantän;

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

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

k) uppror eller oroligheter;

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

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

n) bristfällig förpackning;

o) bristfällig eller oriktig märkning;

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

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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

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

119 § (art. 4:6)

Har gods av lättantändlig, explosiv eller eljest farlig beskaffenhet inlastats utan att bortfraktaren haft kännedom om dess beskaffenhet, äge han efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att ersätta skadan.

Är eljest gods av beskaffenhet att dess fraktande kan medföra äventyr för människor, fartyg eller last, vare lag samma, där avlastaren, ehuru förhållandet var honom veterligt, underlåtit att därom lämna upplysning.

Har lättantändligt, explosivt eller annat farligt gods inlastats utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet, får han efter omständigheterna föra iland, förstöra eller oskadliggöra godset utan skyldighet att ersätta skadan.

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

120 § (art. 4:5)

Ersättning för felande, minskat eller skadat gods beräknas på grundval av det värde, som godset skulle ägt, om det i oskadat skick avlämnats i rätt tid och på rätt plats.

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

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

anordningen såsom kolli eller enhet.

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

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

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

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

121 § (art. 3:6)

Vill mottagaren tala å minskning eller skada, give han bortfraktaren meddelande därom utan oskäligt uppehåll efter det han märkt eller bort märka minskningen eller skadan. Försummas det, vare han sin talan förlustig, där ej bortfraktaren eller någon för vilken han svarar förfarit svikligen eller visat grov vårdslöshet.

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

Skriftlig underrättelse fordras ej, om god-

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

sets tillstånd gemensamt fastställts då det utlämnades.

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

122 § (art. 1 b, c och e, 3:8, 6 och 7)

I inrikes fart må, i fråga om annat gods än levande djur och däckslast, förbehåll ej göras om inskränkning i bortfraktarens ansvarighet, såvitt angår tiden från lastningen till lossningen.

Bortfraktaren äge dock göra förbehåll, att ersättningen ej skall överstiga ettusenåttahundra kronor för varje kolli eller annan enhet av godset. Han må ock förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada i följd 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, ävensom för skada i följd av brand, vilken ej vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren själv.

Konungen äger, under förutsättning av ömsesidighet, förordna att vad förut i denna paragraf är stadgat skall äga tillämpning jämväl i avseende å fart mellan Sverige och främmande stat och för sådant fall bestämma det i andra stycket angivna penningbeloppet till ettusenåttahundra kronor i guld.

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

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

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

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

122a § (art. 4 bis)

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

Föres talan mot någon för vilken bortfrak-

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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

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

123 §

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

Är det avtalat eller framgår det av omständigheterna att befordringen skall helt eller till bestämd del utföras av annan än bortfraktaren, får bortfraktaren utan hinder av bestämmelserna i 122 § förbehålla sig frihet från ansvarighet för förlust eller skada som orsakats av händelse medan godset är i den andres vård. I övrigt få bestämmelserna i första stycket ej genom avtal åsidosättas till befraktarens nackdel; detta gäller även sedan konossement blivit utfärdat.

Skall godsets befordran helt eller delvis utföras genom annan fraktförare eller äger bortfraktaren låta befordringen så försiggå, må han, utan hinder av vad i 122 § sägs, förbehålla sig frihet från ansvarighet för förlust, minskning eller skada, som inträffar medan vårdnaden om godset åvilar nämnda fraktförare.

128 §

Går fartyget förlorat eller förklaras det icke vara iståndsättligt, upphöre fraktavtalet att gälla.

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

129 §

Där efter resans anträdande avtalet häves eller upphör att gälla enligt vad ovan stadgats, vare bortfraktaren berättigad att för gods, som finnes i behåll, utfå avståndsfrakt.

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

(Nuvarande lydelse)

Avståndsfrakt *utgöre* vad av den avtalade frakten återstår, sedan avdrag skett med belopp som bestämmes efter förhållandet mellan *längden* av den återstående och av den avtalade resan, med *fäst avseende tillika* å varaktigheten av och de särskilda kostnaderna för sådana resor. Avståndsfrakten *må dock* icke bestämmas till högre belopp än godsets värde.

Twist angående avståndfrakt *må* hänskjutas till utredning och avgörande genom dispassch, därvid i tillämpliga delar skall gälla vad om dispassch vid gemensamt haveri är *stadgat*.

(Föreslagen lydelse)

behåll.

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

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

130 §

Uppkommer skada genom dröjsmål å bortfraktarens sida eller *enär avtalet upphör att gälla, 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.*

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

135 §

Finnes efter fraktavtalets ingående att *genom resans företagande* fartyg eller last skulle utsättas för att, *genom uppbringande eller eljest, drabbas av skada* i följd av krig, blockad, uppror, oroligheter eller sjöröveri eller att sådan fara *väsentligen ökats, äge såväl bortfraktaren som befraktaren häva avtalet; och drage var sin kostnad och skada.*

Kan faran avvärjas genom att en del av godset *kvarlämnas* eller lossas, *må avtalet allenast beträffande denna del hävas. Bortfraktaren äge dock, där det kan ske utan skada för annan befraktare, häva avtalet i dess helhet, såvida ej, på anmaning, ersättning för fraktförlust och annan skada gäldas eller säkerhet därför ställes.*

Stadgandena i 129 § och 134 § andra stycket *skola äga* motsvarande tillämpning.

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

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

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

(IV. Om konossement)

151 §

Konossement innefattar erkännande om godsets inlastning och förbindelse att i bestämelseorten avlämna godset.

Konossementet skall innehålla, förutom ort och dag för utfärdandet och utfärdarens underskrift, fartygets namn samt uppgift å det inlastade godset och till vem godset skall i bestämelseorten avlämnas.

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

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

152 § (art. 3:3 a—c)

I konossementet skall, där så äskas, angivas:

- 1) godsets art, dess vikt, mått eller stycketal, dess förpackning ävensom för godsets igenkännande erforderliga märken;
- 2) godsets synliga tillstånd;
- 3) den betingade frakten samt övriga villkor för godsets befordran och utlämnande;
- 4) avlastaren, lastningshamnen och tiden för inlastningen, fartygets art, hemort och nationalitet samt befälhavaren.

Den som utfärdar konossementet äge däri göra förbehåll beträffande uppgift av avlastaren, vars riktighet han skäligen icke må anses pliktig att undersöka.

I konossementet skall på avlastarens begäran angivas:

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

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

153 § (art. 3:5)

För riktigheten av de uppgifter om godset, som jämnt avlastarens begäran intagits i konossementet, vare han bortfraktaren ansvarig.

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

154 §

Konossement må ställas till viss man, till viss man eller order eller till innehavaren. Ändå att konossementet är ställt till viss man, skall det gälla såsom orderkonossement, där ej utfärdaren, genom orden "icke till order" eller dylikt, gjort förbehåll mot överlåtelse.

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

161 § (art. 3:4)

För riktigheten av uppgift, som i konossement intagits rörande godset, vare bortfraktaren ansvarig, där ej i konossementet anmärkts, att uppgiften är avlastarens eller att dess riktighet är bortfraktaren okänd, eller däri gjorts annat sådant förbehåll eller ock mottagaren måst inse, att uppgiftens riktighet icke undersökts av bortfraktaren.

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

Har bortfraktaren insett eller med användande av vanlig uppmärksamhet kunnat inse, att uppgift i konossement var oriktig, vare han, ändå att förbehåll skett som i 152 § sägs, ej fri från ansvarighet, med mindre i konossementet intagits särskild anmärkning om uppgiftens oriktighet.

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

162 §

Varder skada å godset eller brist med avseende å dess förpackning ej anmärkt i konossementet, oaktat bortfraktaren före utfärdandet uttrönt eller med användande av vanlig uppmärksamhet kunnat utröna skadan eller bristen, må den ej åberopas till bortfraktarens fritagande från ansvarighet för godset.

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

Bortfraktaren må ej till sitt fritagande åberopa att godset lastats å däck, med mindre detta anmärkts i konossementet.

(Nuvarande lydelse)

Om mottagningskonossement och genomgångskonossement

167 §

Utställer bortfraktaren före inlastningen skriftligt erkännande att godset mottagits till befordran, med förbindelse att i bestämmelseorten utlämna det till mottagaren, skall vad i detta kapitel är stadgat om konossement i tillämpliga delar gälla i fråga om sådant mottagningskonossement.

Är mottagningskonossement å godset utfärdat, må icke efter inlastningen utfärdas konossement utan att mottagningskonossementet återlämnas.

168 §

Utfärdar bortfraktaren, när godsets befordran skall delvis utföras genom annan fraktförare, skriftligt erkännande att godset inlastats eller mottagits till sådan befordran, med förbindelse att i bestämmelseorten utlämna godset till mottagaren, skall vad i detta kapitel är stadgat om konossement i tillämpliga delar gälla i fråga om sådant genomgångskonossement.

Då genomgångskonossement utställts, må icke för del av befordringen utfärdas särskilt konossement, utan att däri anges att godset befordras enligt genomgångskonossement.

(Föreslagen lydelse)

Om genomgångskonossement

(Jfr. ovan vid 95 §)

167 §

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

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

V. Bestämmelsernas tillämpning

(Jfr. 71 §)

168 § (jfr. art. 10)

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

Skall främmande rätt tillämpas på beford-

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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

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

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

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

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

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

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

(TIONDE KAPITLET)

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

233 §¹

Redaren är ansvarig för skada som genom fel eller försummelse i tjänsten orsakas av befälhavare eller medlem av besättningen eller av lots. Detsamma gäller, om skada åstadkommes av någon som, utan att tillhöra besättningen, på grund av redares eller

¹Lydelse enligt SOU 1970:74. Paragrafen motsvarar 8 § sjölagen i gällande lydelse (1936:276).

befälhavares uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Vad redare sålunda nödgas utgiva äger han söka åter av den som vållat skadan.

Bestämmelser om redares frihet från och begränsning av ansvarighet i vissa fall meddelas i 122 och 171–173 §§ samt i lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement. Om den begränsning av ansvarigheten vartill redaren därutöver är berättigad finnas bestämmelser i detta kapitel.

Bestämmelser om redares frihet från och begränsning av ansvarighet i vissa fall meddelas i 118, 120, 190, 191 och 194 §§ samt i lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement. Om den begränsning av ansvarigheten vartill redaren därutöver är berättigad finnas bestämmelser i detta kapitel.

(FEMTONDE KAPITLET)

347 §¹ (jfr art 3:6 näst sista st. och 3:6 bis)

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 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 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;
6. fordran på ersättning på grund av att last gått förlorad eller skadats eller för annan förlust rörande lasten eller till följd av 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.
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.

I fråga om fordran på ersättning som avses i första stycket 6 kunna parterna, efter den händelse som föranlett talan, träffa överenskommelse om förlängning av den där

¹Lydelse enligt SOU 1970:74 och 1971:90. Paragrafen motsvarar 284 § sjölagen (senaste lydelse 1967:48).

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

angivna tiden. Ersättningstalan mot tredje man kan väckas efter utgången av samma tid dock ej senare än ett år från den dag bortfraktaren infriat anspråket eller talan väckts mot honom.

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 anges 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.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

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

**Förslag till
Lag om ändring i lagen (1936:277) i anledning av
Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention
rörande konossement.**

Häri genom förordnas i fråga om lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement *dels* att lagens ingress skall upphöra att gälla och i stället upptagas en ny paragraf, 8 §, av nedan angivna lydelse, *dels* att 4 § 5 mom.¹ skall ha följande ändrade lydelse.

(Nuvarande lydelse)

Konungen äger förordna, att vid befordran av gods sjöledes från Sverige till främmande stat samt till Sverige från sådan främmande stat, som är ansluten till den i Bryssel den 25 augusti 1924 avslutade internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement, följande i nämnda konvention upptagna bestämmelser skola lända till efterrättelse i stället för vad sjölagen i motsvarande delar innehåller:

(Föreslagen lydelse)

4 § 5 mom.

Bortfraktaren och fartyget *svare* icke i något fall för förlust *eller minskning av* eller skada å gods eller för skada, som därmed sammanhänger, till högre belopp än ettusenåttahundra kronor i guld för varje kolli eller

Bortfraktaren och fartyget *svara* icke i något fall för förlust av eller skada på gods eller *eljest till godset hänförlig förlust eller skada* till högre belopp än ettusenåttahundra kronor i guld för varje kolli eller annan enhet

¹ Senaste lydelse 1953:58

annan enhet av godset. Har högre värde å godset, jämte uppgift om dettas art, utan förbehåll upptagits i konossementet, skall detta värde gälla såsom gräns för bortfraktarens ansvarighet och, till dess annat visas, anses motsvara godsets verkliga värde.

av godset. Har högre värde på godset, jämte uppgift om dettas art, utan förbehåll upptagits i konossementet, skall detta värde gälla såsom gräns för bortfraktarens ansvarighet och, till dess annat visas, anses motsvara godsets verkliga värde.

Genom avtal mellan bortfraktaren, befälhavaren eller agenten och avlastaren må gränsen för bortfraktarens ansvarighet bestämmas till högre belopp än förut sagts.

I förhållande till fordringsägare som tillhör främmande stat skall vad i första stycket första punkten stadgas om att där angivet belopp skall beräknas efter guldvärde ej gälla, med mindre detta följer av fördrag med den främmande staten och denna genomfört motsvarande beräkning till förmån för svenska fordringsägare.

Har avlastaren svikligen lämnat oriktig uppgift om godsets art eller värde och har uppgiften intagits i konossementet, vare bortfraktaren och fartyget ej ansvariga jämlikt denna lag.

8 §

Bestämmelserna i denna lag skola, i stället för vad sjölagen i motsvarande delar innehåller, tillämpas i fråga om sådan godsbefordran som sker enligt konossement utfärdat i stat som tillträtt 1924 års konvention men ej 1968 års tilläggsprotokoll till konventionen.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

När lagen den _____ om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) trätt i kraft, äger Konungen förordna att lagen 1936:277 skall upphöra att gälla.

Sjölagens femte kapitel, Om befraktning, innehåller bestämmelser om såväl godsbefordran som befordran av passagerare och resgods. Efter nordiskt lagsamarbete blev de nordiska sjölagarnas befraktningskapitel föremål för en fullständig revision, i Sverige genom lag den 5 juni 1936, i Danmark genom lag den 7 maj 1937, i Finland genom lag den 9 september 1939 – vilken innefattade en fullständigt ny finsk sjölag – och i Norge genom lag den 4 februari 1938. Lagarna trädde i kraft den 1 januari 1939, den finska lagen den 1 januari 1940.

Resultatet av nämnda lagstiftningsarbete är att de nordiska sjölagarnas befraktningsregler är praktiskt taget helt överensstämmande (71 o. följ. §§). Vid sidan härav gäller också i de fyra länderna särskilda lagar i anledning av tillträdet till 1924 års internationella konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement. Tillämpningsområdet för konossementslagarna är inskränkt i olika hänseenden. Sålunda skall reglerna där lända till efterrättelse – i stället för vad sjölagen i motsvarande delar innehåller – i fråga om viss utrikes godsbefordran som sker enligt konossement, däremot ej befordran enligt certeparti. Och de har avseende endast på tiden från godsets lastning till dess lossning. Här om hänvisas till vad nedan närmare anföres angående 1924 års konossementskonvention (Haagreglerna).

I direktiven för den svenska sjölagskom-

mittén påpekas att i sjölagen och i den särskilda konossementslagen finns sinsemellan olika regelsystem rörande bortfraktares ansvar för gods och rörande rättsverkan av den i konossementet intagna godsbeskrivningen. I anslutning härtill uttalas, att detta förhållande i vissa situationer kan vålla svårigheter, vilka utredningen så långt det är möjligt bör söka undanröja.

Det sålunda väckta spörsmålet blev tidigt föremål för överläggningar inom de nordiska sjölagsskommittéerna men ansågs tillsvidare böra vila i avbidan på resultatet av arbete som inom Comité Maritime International igångsatts för en revision av Haagreglerna. Sedan vid konferens med CMI i Stockholm 1963 antagits ett förslag till vissa ändringar i konossementskonventionen – benämnt Visbyreglerna – undertecknades av ett flertal stater vid diplomatisk konferens i Bryssel februari 1968 ett på grundval av förslaget utarbetat tilläggsprotokoll till konossementskonventionen. Angående innehållet av tilläggsprotokollet hänvisas till vad nedan anföres om Visbyreglerna.

Kungl. Maj:t överlämnade sedermera 1968 års tilläggsprotokoll för övervägande till sjölagsskommittén, som beredde vissa samman slutningar på sjöfartens område tillfälle att framföra synpunkter i ämnet. Vid nordisk sjölagsskonferens i Stockholm november 1968 diskuterades frågan om lagstiftningsåtgärder i anledning av Haag-Visbyreglerna; härvid förelåg såväl svenskt som norskt lagut-

kast vari reglerna inarbetats i sjölagarna. Fortsatta diskussioner i frågan ägde rum vid sammanträde med sjölagskommittéerna i Helsingfors november 1970.

Den 5 maj 1971 hölls i Stockholm ett nordiskt departementsmöte om sjörättslagstiftningen, främst föranlett av att man från svensk sida — under åberopande bl. a. av att UNCITRAL på rekommendation av UNCTADs arbetsgrupp för sjöfartslagstiftning i april 1971 beslutat göra en översyn av reglerna i 1924 års konvention och 1968 års tilläggsprotokoll samt utarbeta erforderliga textförslag — framfört den uppfattningen att Sverige inte hade tillräckligt sakligt eller politiskt intresse av att tillträda tilläggsprotokollet. Denna inställning angavs dock såsom preliminär, med hänsyn till att de nordiska länderna borde inta en gemensam ståndpunkt i frågan. Justitiedepartementet har i skrivelse den 7 maj 1971, med hänvisning till mötet den 5 maj, meddelat att man på svensk sida funnit att önskemålet om bevarande av nordisk enhetlighet på sjörättslagstiftningens område talar för att också Sverige ratificerar tilläggsprotokollet. Sjölagskommittén har därför i uppdrag att utarbeta förslag till erforderlig lagstiftning enligt riktlinjer som överenskomms vid mötet den 5 maj.

Gemensamma överläggningar mellan de nordiska sjölagskommittéerna hölls sedan i Oslo den 25—28 oktober 1971. Enighet uppnåddes därvid i stort sett beträffande frågan om införlivandet med de nordiska sjölagarna av konossementskonventionen i dess genom 1968 års tilläggsprotokoll ändrade lydelse och nordiska lagutkast upprättades.

Det av sjölagskommittén nu framlagda förslaget omfattar i enlighet med angivna riktlinjer i huvudsak endast de delar av sjölagens befraktningskapitel, som direkt beröres av Haag-Visbyreglerna, ävensom den fristående konossementslagen. Vad angår bestämmelserna i befraktningskapitlet om befordran av passagerare och resgods har kommittén genom ett i november dagtecknat betänkande (SOU 1971:90) framlagt förslag som innebär att en självständig reglering av dessa frågor upptas i sjölagens sjätte kapitel.

Till lagförslaget bifogas parallella danska och norska lagtexter (*Bilaga 1*). De överensstämmer nära med det svenska förslaget. Finlandssvensk text föreligger ej i slutlig avfattning; den väntas i huvudsak komma att överensstämma med svensk text.

Det kan anmärkas att överläggningar ägt rum beträffande ändringar i befraktningskapitlet i vissa andra delar än de som beröres av förevarande förslag. Förberedande danska, norska och svenska lagutkast härom har upprättats; det svenska utkastet innefattar en översyn i språkligt hänseende av hela 5 kap. SjöL.

2.1 1924 års konossementskonvention (Haagreglerna) och därpå grundad lagstiftning

Ett behov att genom lagbestämmelser inskränka möjligheten för fraktförare att genom klausuler i konossementet åsidosätta de legala reglerna om ansvarigheten för det transporterade godset gjorde sig gällande ej långt efter tillkomsten på 1890-talet av de skandinaviska sjölagarna. I Amerikas förenta stater genomfördes en sådan lagstiftning, den s. k. Harter Act, år 1893.

Vid konferens i Haag år 1921 med International Law Association antogs ett förslag till fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement. Sedan viss revision av bestämmelserna skett genom Comité Maritime International, upptogs frågan till officiell internationell behandling vid diplomatiska konferenser och som resultat av arbetet framgick 1924 års konossementskonvention, efter sitt ursprung ofta benämnd Haagreglerna.¹

Efter det Haagreglerna antagits såsom internationell konvention, verkställdes år 1929 i ett under nordiskt lagsamarbete tillkommet utkast med lagbestämmelser om befraktning de ändringar och tillägg som skulle möjliggöra en anslutning av de nordiska länderna till konossementskonventionen.² Det fortsatta nordiska lagstiftningsarbetet på 1930-talet ledde, såsom redan nämnts under Inledningens, till en helt reviderad befraktningslagstift-

ning som bl. a. innefattade en anslutning till konventionen.³

Haagreglernas främsta syfte är att stärka konossementet såsom ett för omsättning avsett dokument. De behandlar två huvudfrågor. Den ena avser bortfraktarens ansvarighet för värden av godset och den andra hans skyldighet att utställa konossement med visst innehåll. I samband med sistnämnda fråga behandlas konossementets beviskraft. Beträffande bortfraktarens ansvarighet för godset utgör konventionen en kompromiss såtillvida som bortfraktaren i art. 4 uttryckligen fritages från ansvar för skada i vissa särskilt angivna fall. Av särskild betydelse är härvid bestämmelsen, att bortfraktaren inte är ansvarig för skada uppkommen genom hans folks fel eller försummelse vid navigeringen eller handhavandet av fartyget (dans la navigation ou dans l'administration du navire; in the navigation or in the management of the ship). Enligt art. 3 § 8 är å andra sidan konventionens samtliga ansvarighetsregler av tvingande natur, dock med rätt för bortfraktaren att åtaga sig ökade förpliktelser. Syftet är att eliminera olägenheterna av friskrivningsklausuler.

Vid sidan av regleringen av ansvaret för godset upptar Haagreglerna bl. a. stadganden

¹ Se Bagge, Haagreglerna, SvJT 1923 s. 217.

² Se SOU 1930:11, jfr Bagge i SvJT 1930 s. 225.

³ Se SOU 1936:17; jfr NJA II 1936 s. 573, Hagbergh i SvJT 1939 s. 739 och Afzelius s. 139 ff.

om skyldighet för bortfraktaren att utfärda konossement, innehållande uppgifter om godsets märken samt vikt, mått eller stycketal ävensom godsets synliga tillstånd. Därjämte finns i art. 3 § 4 bestämmelse, att konossementet utgör fullt bevis om uppgifternas riktighet, dock medges att genom motbevis styrkes uppgifts oriktighet. Regeln om konossementet såsom endast ett primafaciebevis har tillkommit med utgångspunkt i engelsk rätt.

Vad Haagreglerna i övrigt angår kan påpekas vissa definitioner, enligt vilka tillämpningsområdet för reglerna i olika hänseenden inskränkes. Konventionen är sålunda tillämplig bara beträffande fraktavtal, som innefattas i konossement eller liknande åtkomsthandling angående befordran av gods till havs (par mer). Har sådan handling utfärdats på grund av certeparti, gäller bestämmelserna endast rättsförhållandet mellan bortfraktaren och innehavaren av handlingen. Vidare avser reglerna blott tiden från lastningen till lossningen, den s. k. tackle-to-tackleprincipen. I art. 4 § 5 upptages ett visst belopp för kolli eller enhet av godset, utöver vilket bortfraktarens ansvarighet i princip inte sträcker sig. Beloppet har fastställts till 100 pund sterling i guld eller motsvarande värde i annan myntenhet.

Haagreglerna har vunnit mycket stor anslutning; man kan säga att på det område vartill reglerna hänför sig utbildats en världsrätt.

Det sätt varpå Haagreglerna införlivats med den nationella rätten avviker från den metod som brukat användas vid tillträde till internationella sjörättsliga konventioner. Den fristående konossementslagen utgör i huvudsak endast en översättning av reglerna. Dess bestämmelser skall, efter Kungl. Maj:ts förordnande, lända till efterrättelse, i stället för vad sjölagen i motsvarande delar innehåller, beträffande befordran av gods sjöledes dels från Sverige till främmande stat dels till Sverige från stat som är ansluten till konventionen. Sjölagens befraktningsregler gäller inrikes fart samt, i den mån svensk lag är tillämplig, befordran av gods till Sverige från en icke-konventionsstat; därjämte är att mär-

ka att även i fall, där den särskilda lagen blir tillämplig, sjölagens regler skall användas såsom kompletterande den särskilda lagen. Från denna princip gäller emellertid ett betydelsefullt undantag, föranlett av en önskan att låta den internordiska sjöfarten, i likhet med inrikes fart, helt följa de nordiska ländernas sjölagar. För att möjliggöra detta gjordes vid ländernas anslutning till konossementskonventionen erforderliga reservationer. I enlighet härmed har — i samband med att överenskommelser träffats med danska, finska och norska regeringarna om tillämpning i avseende å fart mellan Sverige och Danmark, Finland eller Norge av vissa i sjölagen för inrikes fart upptagna tvingande regler om bortfraktarens ansvarighet för godset — bestämts att från den särskilda konossementslagens tillämpningsområde undantages befordran av gods till eller från Danmark, Finland eller Norge.

Stark kritik har riktats mot Haagreglerna. Det säregna sätt varpå reglerna tillkommit och antagits såsom konvention gör att reglerna mera framstår som ett konossementsformulär än en juridiskt genomtänkt konvention. Metoden att uppta Haagreglerna i en fristående lag har valts bl. a. med hänsyn till det nu sagda. Den har medfört fördelen att sjölagens befraktnings- och konossementsbestämmelser kunnat avfattas mera oberoende av konossementskonventionen och i bättre överensstämmelse med nordisk rättsuppfattning och lagteknik.

Sjölagens befraktningskapitel upptar emellertid på viktiga punkter konventionens huvudregler. Detta kommer främst till synes i den avdelning under resebefraktning som behandlar bortfraktarens ansvar för godset (118–123 §§). I överensstämmelse med den princip som kommer till uttryck i konventionen (art. 4 § 2 q) innehåller sjölagen (118 §) en ren culpapregel, dock med bevisbördan lagd på bortfraktaren, om han vill göra gällande frihet från skadeståndsskyldighet. Det stadgas sålunda, att om gods förekommer, minskas eller skadas, medan det är i bortfraktarens vård ombord eller i land, bortfraktaren är därför ansvarig, om ej antagas må,

att förlusten, minskningen eller skadan orsakats av omständighet, som icke kan såsom fel eller försummelse tillräknas bortfraktaren eller någon för vilken han svarar. Reglerna om bortfraktarens ansvarighet för godset är tvingande såvitt angår tiden från lastningen till lossningen. Den tvingande ansvarsregleringen är inskränkt till inrikes fart men härmed jämställes, såsom förut nämnts, fart mellan Sverige och de övriga nordiska länderna. Till skillnad från konventionen gäller den tvingande ansvarigheten oavsett om konossement utfärdats, alltså även förhållandet mellan parterna enligt certeparti.

Från den bortfraktaren åvilande tvingande ansvarigheten för godset under tiden från lastningen till lossningen göres i sjölagen såtillvida undantag, att bortfraktaren i vissa hänseenden förklaras berättigad att förbehålla sig frihet från ansvarighet eller begränsning av sitt ansvar. Under det att enligt konventionen och den därpå grundade konossementslagen föreligger en legal frihet från eller begränsning av ansvarigheten i samma hänseenden, gäller enligt sjölagen att bortfraktaren måste göra förbehåll för att komma i åtnjutande av ifrågavarande förmåner. Mest betydelsefull är den bortfraktaren tillagda rätten att fritaga sig från ansvar för skada i följd 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.

Det kan nämnas att sjölagen saknar mot- svarighet till den uppräknig i Haagreglerna (art. 4 § 2 c-p), den s. k. katalogen, av speciella omständigheter som befriar bortfraktaren från ansvarighet för skada på godset.

Haagreglernas bestämmelse att bortfraktarens ansvarighet för kolli eller enhet (unit) av godset ej överstiger ett belopp av 100 pund sterling i guld motsvaras i sjölagen av den bortfraktaren tillerkända rätten att göra förbehåll, att ersättningen ej skall överstiga 1 800 kronor för varje kolli eller annan enhet av godset. Begränsningsregeln har alltså ej hänförs till guldberäkning vad angår

inrikes fart, och så har ej heller skett beträffande den internordiska farten. Konossementslagens begränsningsbelopp var ursprungligen 1 800 kronor i guld, en bestämmelse som sedermera har kompletterats med en ömsesidighetsregel (SFS 1953:58)⁴.

Som förut nämnts innehåller Haagreglerna ett stadgande om konossementets egenskap av prima-faciebevis (art. 3 § 4). Beträffande konossementets uppgifter om godset (art. 3 § 3) gäller att bortfraktaren inte är skyldig att i konossementet ange märken, antal, mått eller vikt som han har skälig anledning misstänka inte noga motsvarar det gods som faktiskt mottagits eller som han inte haft rimlig möjlighet att undersöka.

De nordiska sjölagarna har inte efterbildat Haagreglernas nyssnämnda konossementsbestämmelser. Man har ej frångått den nordiska rättens principiella uppfattning i fråga om bortfraktarens ansvar för konossementsuppgifterna, nämligen ett ansvar för konossementet såsom en utfästelse till lastmottagaren. Bortfraktaren äger emellertid i viss utsträckning med verkan i förhållande till mottagaren göra förbehåll i konossement beträffande riktigheten av däri intagen uppgift rörande godset, varjämte han är fri från ansvarighet såframt mottagaren måst inse att en uppgifts riktighet ej undersökts av bortfraktaren (161 §).

2.2 Lagstiftning i vissa andra länder

1924 års konossementskonvention har tilltratts av och föranlett lagstiftning i de flesta europeiska stater ävensom Amerikas förenta stater, Argentina, Peru, Australien, Japan, Algeriet, Egypten, Israel och Turkiet m. fl. länder.

I Storbritannien genomfördes konventionen genom "Carriage of Goods by Sea Act 1924". Denna lag gäller alltjämt men upphäves genom "Carriage of Goods by Sea Act 1971", vilken sistnämnda lag – som grundas på Haagreglerna sådana de ändrats enligt

⁴ Se NJA II 1953 s. 561.

1968 års tilläggsprotokoll – dock ännu ej trätt i kraft.⁵

Amerikas förenta stater – som enligt vad förut nämnts införde en tvingande lagstiftning redan genom Harter Act av 1893 – upptog Haagreglerna i sin lagstiftning genom "Carriage of Goods by Sea Act, 1936". Haagreglernas begränsning av bortfraktarens ansvar har där givits det innehållet att begränsningssumman är 500 dollars "per package lawful money" eller, "in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit".⁶

Med tysk rätt införlivades Haagreglerna genom lag den 10 augusti 1937 angående ändring av föreskrifterna i Handelsgesetzbuch om sjöfrakträtten. Reglerna blev därvid föremål för vissa jämkningar.⁷

Haagreglerna införlivades med fransk rätt genom en lag av den 2 april 1936 i fråga om befordran av gods till havs. Denna lag har senare upphävts i samband med tillkomsten av ny fransk sjölagstiftning, vilken dock i det väsentliga upptar Haagreglernas tvingande ansvarsbestämmelser.⁸

Den nederländska sjörätten var föremål för en genomgripande revision på 1920-talet. Därvid upptogs åtskilliga från Haagreglerna hämtade föreskrifter.⁹ Först genom en lag den 15 augusti 1955 blev emellertid Haagreglerna helt inarbetade i den nederländska handelslagboken.

2.3 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års konossementskonvention (Visbyreglerna)

Frågan om en revision av Haagreglerna upptogs vid konferens med CMI i Rijeka 1959 och efter förberedande arbete av en underkommitté inom CMI, under ordförandeskap av dispaschören Kaj Pineus, antogs vid konferens i Stockholm 1963 ett förslag till protokoll eller konvention med ändringar i Haagreglerna.¹⁰ Förslaget behandlades vid sjörättslig diplomatkonferens i Bryssel maj 1967 och februari 1968. Vid den senare fasen av konferensen antogs den 23 februari 1968 ett protokoll innefattande ändringar i

och tillägg till 1924 års konossementskonvention.¹¹

1968 års tilläggsprotokoll, Visbyreglerna, kan sägas utgöra en av praktiska skäl påkallad revision av Haagreglerna på vissa betydelsefulla punkter. Man har velat fasthålla vid den kompromiss mellan bortfraktar- och befraktarintressena som Haagreglerna innefattar, och konferensarbetet präglades av strävan att undvika sådana ändringar som inte kunde stödjas av en betydande majoritet.¹²

I rapporter från svenska delegerade vid Brysselkonferensen, dagtecknade september 1967 resp. april 1968, lämnas en ingående redogörelse för konferensens arbete och även för det samarbete mellan de nordiska ländernas delegerade som ägde rum såväl före som under konferensen.¹³

Visbyreglerna rör huvudsakligen frågorna om konossementets bevisverkan, fastställande av belopp som begränsar bortfraktarens ansvarighet för godset, utsträckning av bortfraktarens frihet från eller begränsning av ansvarighet att gälla bortfraktarens folk samt preskription. Tilläggsprotokollet innehåller vidare nya bestämmelser om tillämpningsområdet för konventionsreglerna.¹⁴

Frågorna om ansvarsbegränsningen och konventionsbestämmelsernas tillämpning vållade de största svårigheterna för att nå ett slutligt resultat vid Brysselkonferensen och var – jämte frågan om vissa slutbestämmel-

⁵ Se Carver para 220 ff; jfr Scrutton, Charterparties and Bills of Lading, 17 uppl. 1964.

⁶ Se Knauth, Ocean Bills of Lading, 4 uppl. 1953.

⁷ Se Gramm och Wüstendorfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2 uppl. 1950; jfr SvJT 1938 s. 518.

⁸ Se AFS 9 s. 519 ff.; jfr SvJT 1936 s. 649.

⁹ Jfr SvJT 1927 s. 50.

¹⁰ CMI 1963 s. 71 ff, 445 ff, 499 ff, 546 ff.

¹¹ Se Conférence Diplomatique de Droit Maritime, Douzième Session (2 phase) Bruxelles 1968 s. 159 ff. Jfr Bilaga 3.

¹² Se Conférence Diplomatique de Droit Maritime, Douzième Session (1 phase) Bruxelles 1967 s. 74.

¹³ Rapporten från konferensens andra fas bifogas här såsom Bilaga 4.

¹⁴ Se Rune i SvJT 1969 s. 12; jfr Bilaga 2, som upptar konossementskonventionen i dess genom 1968 års tilläggsprotokoll ändrade lydelse.

ser — anledningen till att behandlingen av konventionen inte kunde slutföras vid konferensens första fas. Övriga frågor fann alltså sin lösning vid den första fasen av konferensen.

Tilläggsprotokollets art. 1, 2 och 3 upptar ändringarna i Haagreglernas materiella bestämmelser och återfinns i den nya lydelsen av den samlade konventionstexten i art. 3 § 4 st. 2, art. 3 § 6 näst sista st., art. 3 § 6 bis, art. 4 § 5 a)—g) och art. 4 bis. Tilläggsprotokollets art. 4 motsvaras av en ny bestämmelse i konventionstexten, art. 9, av innehåll att konventionen ej inverkar på bestämmelser i något internationellt fördrag eller nationell lag som reglerar ansvar för nukleär skada.

Ett av huvudsyftena med arbetet på en revision av Haagreglerna var att utsträcka deras tillämpningsområde.¹⁵ Resultatet blev enligt art. 5 att konventionen i dess slutliga lydelse (art. 10) skall gälla i fråga om varje konnossement, som avser befordran av gods mellan hamnar i två skilda stater, om antingen konnossementet utfärdats i fördragsslutande stat eller befordringen sker från hamn i fördragsslutande stat eller också det avtal som innefattas i konnossementet föreskriver att konventionens bestämmelser eller lagstiftning som gör dem tillämpliga skall reglera avtalet. Fördragsslutande stat kan emellertid tillämpa konventionens bestämmelser även på annat konnossement.

I art. 6 av tilläggsprotokollet föreskrives att, i förhållandet mellan fördragsslutande parter enligt protokollet, 1924 års konvention och protokollet skall läsas och tolkas såsom ett enda instrument. Sådan part har ej skyldighet att använda protokollets bestämmelser på konnossement, utfärdat i stat som anslutit sig till Haagreglerna men ej till protokollet. Enligt art. 7 kan stat, som tillträder Visbyreglerna, säga upp Haagreglerna, och därmed tillämpa Haag-Visbyreglerna i förhållande också till stat som endast tillträtt Haagreglerna.

Tilläggsprotokollets art. 8 och 9 innehåller bestämmelser om tvister angående tolkningen och förbehåll och art. 10—17 bestämmelser

om protokollets undertecknande och ratificering, ikraftträdande, uppsägning m. m.

Vad beträffar ändringarna i Haagreglernas materiella bestämmelser må först omnämnas den som rör konnossementets bevisverkan angående uppgifterna om godset. Tilläggsprotokollet innefattar en komplettering av Haagreglernas prima-facieregel såtillvida att motbevisning förklaras inte vara tillåten när konnossementet förvärvats av tredje man i godtro.

Av övriga ändringar i eller tillägg till Haagreglernas materiella bestämmelser är den som rör ansvarsbegränsningen den viktigaste. CMI:s förslag gick ut på att, med bibehållande av principen att bortfraktarens ansvar skulle vara begränsat till visst belopp per kolli eller enhet av godset, detta belopp skulle fastställas i den fiktiva myntenheten Poincaré-franc, nämligen 10 000 francs. Denna värdeenheter förekommer i 1957 års internationella konvention om redareansvarets begränsning liksom i 1961 och 1967 års konventioner om befordran av passagerare och resgods (jfr 255 § 2 mom. SjöL och kommitténs betänkande om befordran av passagerare och resgods). Redan vid den diplomatiska konferensens första fas 1967 förelåg emellertid förslag om att ersätta begränsningsregeln för kolli eller enhet med en regel om begränsning till visst belopp per kilo av godset. I ett amerikanskt förslag förordades en kilobegränsningsregel, överensstämmande med den som föreskrivs i 1956 års internationella konvention om transportavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR).¹⁶

Resultatet av olika förslag som framlades i denna fråga vid diplomatkonferensens andra fas blev en kombination av ansvarsbegränsning för kolli-enhet och kilo, nämligen så att ansvarsgränsen sattes till 10 000 Poincaré-francs per kolli eller enhet eller 30 francs per kilo av det förlorade eller skadade godsets

¹⁵ Jfr förenämnda rapport april 1968, Bilaga 4 s. 148 f. samt Rune i SvJT 1969 s. 24 ff.

¹⁶ Jfr NJA II 1969 s. 130 ff (s. 165, ang. konventionens art. 25).

bruttovikt, vilketdera som i varje fall ger högsta begränsningsbelopp.¹⁷

Nämnda huvudregel om ansvarsbegränsning kompletteras bl. a. av en särbestämmelse för fall då gods sammanföres i container, pall eller liknande transportanordning. Jfr vidare under 4.5.

Förmånen av ansvarsbegränsning bortfaller enligt tilläggsprotokollet, om skadan orsakats av bortfraktaren med uppsåt eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden.

Anställda hos bortfraktaren åtnjuter enligt tilläggsprotokollet samma förmåner som bortfraktaren enligt konventionen. Jfr nedan under 4.4.

Haagreglernas ettårspreskription i fråga om bortfraktarens ansvar för förlust av eller skada på godset har enligt tilläggsprotokollet utsträckts till att omfatta även hans ansvar för det fall att godset utlämnats till någon som ej var behörig mottagare. Parterna tillerkännes vidare rätt att, efter den händelse som grundar ersättningsanspråk, avtalsvis förlänga preskriptionstiden.

Ytterligare har tillkommit en ny bestämmelse om att regressanspråk skall kunna väckas även efter utgången av ettårsfristen, under tid som fastslås av lex fori. Tiden skall vara minst tre månader från det den som väcker regresstalan betalt fordringen eller själv blivit stämd för den.

2.4 Remiss av tilläggsprotokollet

Sedan ett antal sammanslutningar på sjöfartens område beretts tillfälle att framföra synpunkter på 1968 års tilläggsprotokoll, har (hösten 1968) yttranden avgivits av *Sjöassuradörens förenings förening*, *Näringslivets trafikdelegation*, *Svenska bankföreningen* och *Sjörättsföreningen i Göteborg*. Samtliga tillstyrker ratifikation av protokollet.

Sjöassuradörens förening yttrar:

Det är naturligt att vissa svagheter icke kunnat undvikas i den kompromisslösning, varom man slutligen enades i sjöfartskonferensens andra fas i Bryssel i februari 1968. Då

de nya reglerna i sig förenar kollibegränsningssystemet och kilobegränsningssystemet och därmed övertar med dessa system förbundna nackdelar, kan man befara att konventionens praktiska tillämpning kan komma att medföra ett förhållandevis ökat antal tolkningsfall. — Särskilda svårigheter torde komma att uppstå vid tillämpningen av den nya art. 4, mom. 5 c) genom att tillfredsställande definitioner av "container" och, framför allt, "liknande transportanordning" saknas. Föreningen finner det förenligt med svenska intressen att en svensk ratifiering av protokollet snarast sker.

Näringslivets trafikdelegation anför:

Sjöbefraktarrådet (Swedish Shippers Council) — med vilket organ delegationen nära samverkar och vari flertalet av delegationens medlemsorganisationer ingår — har redan i april 1967 i skrivelse till chefen för justitiedepartementet framfört synpunkter på frågan om revision av konventionskonventionen, närmast artikel 4 mom. 5. Rådet framhöll, att frågan om ansvarsbegränsning vid skada på sjötransporterat gods är av stor betydelse för befraktarna inom svensk industri och handel och förordade, att jämväl för sådant gods bör gälla en ansvarsbegränsning per kilo såsom redan är fallet vad avser järnvägs-, bil- och flyggods (CIM-, CMR-respektive Warszawa-konventionen). Mot denna bakgrund hälsar trafikdelegationen med tillfredsställelse, att ett protokoll kunde undertecknas beträffande ändring av konventionen, bl. a. i vad avser artikel 4 mom. 5. Delegationen är medveten om att protokollet utgör en kompromisslösning men anser, att det nya systemet likväl bättre tillgodoser de nya krav som måste ställas på ansvarsreglernas utformning i anledning av containertrafikens utveckling. Delegationen vill därför tillstyrka, att ratificering snarast sker av tilläggsprotokollet. Befraktarorganisationer i ett flertal andra europeiska länder, exempelvis Frankrike, Nederländerna och Storbritannien, har redan hos sina regeringar tillstyrkt en ratificering av protokollet.

Sjörättsföreningen i Göteborg anför:

Ehuru vissa från nordisk sida framförda önskemål om en samordning av konventionens begränsningsregler med CMR-konventionens icke vann anslutning, bör de antagna reglerna

¹⁷ Jfr Bilaga 4 s. 145 ff.

dock anses fullt godtagbara ur svensk synpunkt. Det bör dock ej förbises, att systemet med dubbla begränsningsregler och dess anpassning till modern transportteknik och godshantering kan komma att medföra betydande svårigheter i den praktiska tillämpningen. I delegationsrapporten sägs, att i fråga om beräkningen av vikten på skadat eller förkommet gods regeln i art. 2 a) är avsedd att få samma verkan som de utförligare reglerna i art. 23 och 25 i CMR-konventionen. Att inte heller dessa regler är särskilt lätthanterliga framgår med önskvärd tydlighet av motiven till förslaget till lag om internationell befordran av gods å väg (SOU 1966:36 sid. 70 f). Föreningen anser det vara av synnerlig vikt att i motiven till blivande lagstiftning i ämnet utförlig redovisning lämnas för innebörden av de nya reglerna, belyst med klagörande exempel på hur de i olika fall kan komma att verka i praktiken. En sådan redogörelse skulle vara av största värde inte minst för dem som i sitt dagliga arbete hos rederier och försäkringsbolag har att träffa avgöranden i skaderegleringsfrågor.

I konventionen förutsattes, att fördragslutande stat äger bringa konventionen i tillämpning antingen genom att ge den kraft av lag eller genom att införliva dess regler med nationell lagstiftning. Eftersom Sverige en gång valt den förra vägen, kunde det nu synas naturligt att fortsätta den och alltså inarbeta de ändrade bestämmelserna i Haaglagen. Frågan är emellertid, om de skäl som på sin tid motiverade denna lagstiftningsteknik alltjämt är avgörande. Ett flertal länder har valt metoden att införliva 1924 års konvention med sin nationella lagstiftning utan att därav synes ha följt några olägenheter av den art som antydes i motiven till den svenska Haaglagen. Fördelarna med en enhetlig svensk lagstiftning på detta område är uppenbara. De lagtekniska svårigheter som kan uppstå vid konventionens inarbetande i sjölagen synes ej överstigitliga. Även med bibehållande av Haaglagen skulle man vid vissa tolkningsproblem tvingas gå tillbaka till konventionstexten och dess förarbeten. Uppenbarligen är det dock av stor vikt att nordisk rättsenhet kan bevaras även i denna fråga.

Föreningen vill därför förorda att man – i varje fall om nordisk anslutning kan vinnas till denna tanke – införlivar konventionstexten i dess ändrade lydelse med sjölagen.

2.5 Synpunkter på tilläggsprotokollets ratificering

Den revision av Haagreglerna som innefattas i 1968 års tilläggsprotokoll rör, som av det föregående framgår, endast vissa frågor. En mera vittgående revision synes påkallad och det kan erinras om att under det arbete som i början av 1960-talet utfördes av CMI:s subkommitté för att förbereda en revision av Haagreglerna framkom förslag om ändringar i åtskilliga hänseenden som ej beröres av Visbyreglerna. Man hade emellertid hela tiden för ögonen att ej genom mindre angelägen ändringsförslag eller förslag, som kunde förutses bli kontroversiella, riskera att spolieera den världsomspännande enhetlighet som föreligger på området. Det önskvärda målet ansågs vara att en revision genomfördes som kunde accepteras i om möjligt lika stor utsträckning som Haagreglerna vunnit anslutning eller tillämpning.

Det arbete på det diplomatiska planet som föregick antagandet av tilläggsprotokollet präglades också av viss återhållsamhet, såttillvida att man ville undvika ta upp frågor eller förslag som ej väntades kunna få stöd av en betydande majoritet. I denna anda får ses att de nordiska delegationerna vid konferensen i Bryssel fann det lämpligt att avstå från att driva ett jämförelsevis radikalt förslag angående utvidgning av tackle-to-tackleprincipen i fråga om omfattningen av bortfraktarens tvingande ansvar för godset.

Att åstadkomma fullt tidsenliga och internationellt godtagbara regler för godsbefordran till sjöss torde knappast kunna ske inom ramen för gällande konossementskonvention. Såsom förut nämnts har också arbete på en ny konvention nyligen igångsatts inom UNCITRAL. Eftersom ett sådant arbete rimligen ej kan väntas leda till något slutligt resultat förrän efter jämförelsevis lång tid, har sjölagskommittén – i anslutning till de förut återgivna yttrandena från några sammanslutningar på sjöfartens område – efter samråd med de danska, finska och norska sjölagskommittéerna funnit sig böra tillstyrka att tilläggsprotokollet snarast ratificeras.

En ratifikation bör självfallet inte få påverka deltagande i UNCITRAL-arbetet utan bör ses som ett led för att åstadkomma ett bättre regelsystem än Haagreglerna i sin ursprungliga lydelse innebär.

Vid de nordiska departementsöverläggningar, som ägde rum i Stockholm i maj 1971, förspordes inte någon tvekan till frågan om ratifikation från dansk, finsk eller norsk sida. Det framhölls från norsk sida, att tilläggsprotokollet vid remissbehandling fått ett positivt mottagande från alla de berörda intressenas sida och att i synnerhet protokollets begränsningsregler gör en ratifikation önskvärd. Ytterligare påpekades att, såvitt angår transport av bilfordon, det ej gärna vore möjligt att behålla nuvarande bestämmelser i Haagreglerna samtidigt som man avser att med den interna rätten införliva föreskrift i 1967 års konvention om befordran av passagerares resgoods, enligt vilken för fordon som befordras som resgoods gäller en begränsning till 30 000 Poincaréfrancs.

Det kan anmärkas att sjölagskommittén i ett nyligen avgivet betänkande om befordran av passagerare och resgoods utgår från att Sverige med sin lagstiftning införlivar föreliggande förslag till internationell reglering av detta ämne.

I Storbritannien har antagits och den 8 april 1971 utfärdats "Carriage of Goods by Sea Act 1971" som ersätter motsvarande lag av 1924 och är avsedd att träda i kraft efter ratifikation av 1968 års tilläggsprotokoll. Huru man i andra länder ser på frågan om en anslutning till Visbyreglerna är svårt att utvärdera med någon säkerhet. Men det kan förmodas att på flera håll finns intresse för en anslutning och att detta skulle öka i och med att Storbritannien och de nordiska staterna ratificerade eller anslöt sig till tilläggsprotokollet.

Sättet för införlivande med den nationella rätten av Haagreglerna vållade som förut nämnts på sin tid svårigheter. Den särskilda konossementslagen, som i stort sett endast utgör en översättning av Haagreglerna, är ej tillämplig på inrikes eller internordisk fart. För denna gäller sjölagens bestämmelser,

som dock på viktiga punkter följer Haagreglerna. Att sålunda ett dubbelt regelsystem gäller på det område varom här är fråga kan inte anses tillfredsställande. Och sjölagskommittéerna har – i enlighet med beslut vid nämnda nordiska departementsöverläggningar – enats om att Haag-Visbyreglerna nu bör helt införlivas med sjölagarna, dock i noggrann överensstämmelse med reglerna.

För närvarande bör enligt sjölagskommittéernas mening Haagreglerna ej uppsägas, i följd varav de särskilda konossementslagarnas bestämmelser tillvidare bör gälla för viss utrikes fart som ej faller under Haag-Visbyreglerna. Önskvärdheten att ej ha ett "dubbelspårigt" regelsystem på detta område gör det dock angeläget att så snart som möjligt kunna upphäva konossementslagen. Enligt konossementskonventionen (art. 15) träder en uppsägning av konventionen i kraft ett år efter det meddelande om uppsägning kommit belgiska regeringen till handa, medan ikraftträdandet av tilläggsprotokollet (enligt art. 13) sker tre månader efter det tillräckligt antal stater anslutit sig till protokollet, nämligen tio stater av vilka minst fem skall vara stater som var för sig har ett tonnage av minst en miljon bruttoregisterton. På grund härav synes det inte kunna undvikas att konossementslagen förblir i kraft åtminstone nio månader efter det att de av sjölagskommittén nu föreslagna sjölagsändringarna trätt i kraft. Sjölagskommittén vill för sin del förorda att frågan om en uppsägning av Haagreglerna tas upp till prövning då det kan förutses när Visbyreglerna träder i kraft.

Med utgångspunkt i att Visbyreglerna bör ratificeras och att konossementskonventionen i dess genom Visbyreglerna ändrade lydelse bör inarbetas i SjöL — och att alltså den lagstiftningsmetod som man valde vid tillkomsten av den fristående konossementslagen ej nu bör komma till användning — har sjölagsförslaget utarbetats så att de olika konventionsbestämmelserna infogats i SjöL, huvudsakligen i 5 kap., och på den plats där de systematiskt hör hemma.¹ Detta betyder att bestämmelserna i skilda ämnen i stort sett kvarstår under de avsnitt av 5 kap., i vilka de finns för närvarande. En nackdel härmed kan sägas vara att konventionsreglerna ej kommer in i SjöL samlade för sig men detta synes vara av mindre vikt särskilt med hänsyn till att konventionens mest betydelsefulla regler, nämligen om bortfraktarens ansvarighet, dock kunnat i tämligen oförändrat skick placeras i det avsnitt av 5 kap. som handlar härom, nämligen i 118 o. följ. §§.

Konventionens bestämmelser om konossement har sin motsvarighet i sjölagsförslaget 95, 152 och 161 §§.

Av övriga bestämmelser i sjölagsförslaget, som hämtats från konventionen, kan nämnas 76 § (fartygets behöriga skick), 97 § andra stycket (deviation) och 347 § (preskription).

Vidare kan framhållas att sjölagsförslaget 168 §, som innehåller bestämmelser om tillämplig lag i anslutning till konventionsregleringen, i första stycket uppräknar de lagrum som, i befordran varom är fråga, ej

får åsidosättas genom avtal till avlastarens eller befraktarens nackdel (i vidare mån än som följer av 122 § och 123 § andra stycket). De uppräknade lagrummen omfattar främst de bestämmelser i kommittéförslaget som motsvaras av regler i konventionen. Några svårigheter att i SjöL finna de konventionsbetingade bestämmelserna torde därför knappast behöva uppstå.

Första avdelningen av befraktningskapitlet, Inledande bestämmelser, innehåller i gällande lydelse en regel om bortfraktarens skyldighet att tillse att fartyget är i angivna hänseenden i behörigt skick (jfr 5 a och 58 §§ SjöL). Bestämmelsen har i sjölagsförslaget flyttats till kapitlets andra avdelning, Om resebefraktning, där den placerats såsom 76 §, under särskild underrubrik.

Befraktningskapitlets avdelning Om konossement (151 o. följ. §§) avslutas med föreskrifter om mottagningskonossement och genomgångskonossement, 167 och 168 §§. Bestämmelserna om mottagningskonossement har i sjölagsförslaget flyttats till gällande regler i 95 § angående ombordkonossement. Föreskrifter om genomgångskonossement kvarstår i kommittéförslaget såsom 167 § under ny rubrik, Om genomgångskonossement.

Befraktningskapitlet avslutas enligt kom-

¹ Jfr ang. motsvarande problem betr. internationella bestämmelser om befordran av passagerare och resgods sjölagskommitténs betänkande härom, SOU 1971:90.

mittförslaget med den förut berörda 168 § under rubriken Bestämmelsernas tillämpning.

Sjölagskommitténs betänkande upptar även vissa ändringar i den fristående konossementslagen. De sammanhänger dels med frågan om vilket sjörättsligt regelsystem som skall gälla för utrikes befordran under en övergångsperiod, vars längd kan bli beroende av i vilken utsträckning Visbyreglerna vinner anslutning av främmande stater, dels med frågan om behandlingen av bortfraktarens ansvar för sådan dröjsmålsskada som ej har samband med fysisk skada på godset. Här om hänvisas till vad nedan anföres i den allmänna motiveringen under 4.2, 3 och 5.

Att sjölagskommittén i övrigt ej velat göra någon översyn av konossementslagen, för att den skall formellt ansluta sig till sjölagsförslagets avfattning på åtskilliga punkter (se särskilt 118 §), beror på att, såsom nyss antytts, kommittén utgår från att konossementslagen kommer att vara i kraft endast kort tid efter det att sjölagsförslagets bestämmelser föranlett lagstiftning som trätt i kraft.

Kommittéförslagets bestämmelser är, med undantag för 123 §, helt grundade på konossementskonventionen. De flesta av konventionens regler kvarstår oförändrade sedan konventionens tillkomst år 1924 (Haagreglerna) men betydelsefulla kompletteringar har skett genom 1968 års tilläggsprotokoll (Visbyreglerna).

Eftersom Haagreglerna redan är införlivade med svensk lagstiftning inte bara genom den fristående konossementslagen av år 1936 utan också i viss mån genom ändringarna samma år i befraktningskapitlet i SjöL, går sjölagskommittén nu ej närmare in på motiveringen till de bestämmelser i sjölagsförslaget som grundas på Haagreglerna. Visserligen är motiven till 1936 års lagstiftning i dessa delar knapphändiga, beroende bl. a. på att vid den tiden förelåg otillräckligt material för bedömning av innebörden av de på åtskilliga punkter oklara Haagreglerna, men numera föreligger en rikhaltig såväl nordisk, som internationell litteratur på området, liksom även ett flertal domstolsavgöranden.¹ Kommittén anser sig kunna hänvisa därtill.

Vad beträffar innebörden av Visbyreglerna är det tänkbart att i vissa hänseenden olika meningar kan komma att förfäktas angående deras tolkning. Kommittén har i sina förklaringar av Visbyreglerna mestadels byggt på de rapporter som svenska delegerade vid Brysselkonferensen 1967–1968 avgivit rörande konventionsarbetet, och rapporten från konferensens andra fas bifogas vid

betänkandet såsom Bilaga 4.

Sjölagskommittén vill starkt understryka vad som yttrades i motiven till 1936 års befraktningslagstiftning, i vad den bygger på bestämmelser i 1924 års konvention, att med hänsyn till ämnets internationella art och konventionstextens anglosaxiska ursprung motiven än mindre än eljest får binda domstolarna. Med det då valda förfarings sättet för konventionsbestämmelsernas införlivande med svensk rätt ansågs det enligt motiven i själva verket vara en fördel, att vid tillämpningen vägledning lättare kunde hämtas även från icke-skandinavisk — framför allt engelskjudikatur.²

Sjölagskommittén menar att vad sålunda framhölls om tolkningen av 1936 års konventionsbetingade lagbestämmelser i minst lika hög grad bör gälla det nu framlagda kommittéförslaget och detta oavsett att konventionsreglerna nu föreslås bli helt inarbetade i SjöL.

I enlighet med beslut vid de nordiska departementsöverläggningarna i Stockholm maj 1971 och sjölagskommittéernas överläggningar i Oslo oktober 1971 har det, såsom förut nämnts, ansetts angeläget att förslaget om Visbyreglernas ratificering och erforderliga lagstiftningsåtgärder framläggs så snart som möjligt. Denna omständighet har medverkat till att kommittén på flera punk-

¹ Jfr Afzelius s. 140 ff.

² Se NJA II 1936 s. 278.

ter måst inskränka sig till korta motivuttalanden eller hänvisningar till förenämnda konferensrapport.

Det kan här tilläggas att genomförande av kommittéförslaget leder till en ojämnhet i godsbefraktningsreglernas utformning, eftersom förslaget ej berör stora partier av dessa regler i SjöL 5 kap. Kommittén har emellertid för avsikt att i ett slutbetänkande framlägga förslag till främst en översyn i redaktionellt hänseende av dessa partier i 5 kap.

Sjölagskommittén vill påpeka att befraktningskapitlets bestämmelser om godsbefordran gäller befordran med fartyg. Bogsering torde i vissa situationer och i vissa hänseenden kunna falla under dessa lagbestämmelser, medan i andra lägen en analog tillämpning av bestämmelser om godsbefordran kan vara befogad.³

4.1 *Vissa definitioner*

Haagreglerna innehåller vissa definitioner — vilka ej ändrats enligt Visbyreglerna. Sålunda anges i art. 1 a) att "Transporteur" comprend le propriétaire du navire ou l'affrèteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur ("Carrier" includes the owner or the charterer, who enters into a contract of carriage with a shipper). Och enligt art 1 b) förstås med fraktavtal endast avtal som innefattas i konossement eller liknande åtkomsthändelse angående godsbefordran till sjöss; därunder inbegrips konossement eller liknande handling, som utfärdats enligt certeparti, från det handlingen reglerar rättsförhållandet mellan bortfraktaren (carrier) och handlingens innehavare. — I art. 5 heter det vidare att ingen bestämmelse i konventionen har tillämpning på certeparti.

Konossementslagen upptar (1 § a) en på konossementskonventionen grundad definition av bortfraktaren såsom "den redare eller befraktare, som slutit fraktavtal med en avlastare". SjöL använder uttrycket bortfraktare utan särskild definition.

Av motiven till den nordiska befraktningslagstiftningen att döma har man beträffande konossementslagen utgått från att Haagreg-

lernas definition av bortfraktare (transporteur) avser, utom redaren, även underbortfraktare.⁴ 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. I de norska motiven uttalas därjämte, att den anledning finns till att genomföra beteckningen bortfraktare att bestämmelserna i SjöL 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.⁵

Godsbefordringen får sin speciella färg av förekomsten av konossement. Den tvingande ansvarigheten för bortfraktaren enligt konventionen är också tillkommen som ett skydd för förvärvare av konossement.

Den yttre kretsen av dem som kan lagligen uppträda som bortfraktare har varit föremål för ingående nordisk rättsvetenskaplig debatt, närmast i anknytning till spörsmål om rätt att utfärda konossement.⁶

Vid revisionen av befraktningsreglerna i SjöL på 1930-talet hade man säkerligen för ögonen det i varje fall då för resebefraktning normala fallet att den avtalslutande parten, bortfraktaren, var densamme som den som utförde transporten. Och sannolikt har också Haagreglerna egentligen haft i sikte att den avtalslutande kontrahenten tillika är den som utför befordringen. Här tillkommer även det förhållandet att Haagreglerna — såsom även kan sägas framgå av konventionens namn —

³ Jfr NJA II 1936 s. 300, Afzelius s. 71; jfr även NJA 1951 s. 319.

⁴ Se NJA 1936 II s. 589 och norsk Innstilling (1936) s. 84. Jfr Beckman, Handbok i sjörätt, 6 uppl. (1971) s. 294.

⁵ Se NJA 1936 II s. 307 och norsk Innstilling s. 33 f.; jfr TfR 1938 s. 493.

⁶ Se nedan i den allmänna motiveringen under 4.6. Jfr bl. a. Grönfors, Allmän transporträtt s. 45 och Successiva transporter s. 73 ff., Grönfors och Hagberg, De nordiska speditivsvillkoren (Handelshögskolans i Göteborg Skriftserie 1963. 3) s. 67 ff och Selvig i TfR 1966 s. 383. Se även Carver para 251 not 3.

uttryckligen undantar certepartierna från reglernas tillämpning och för tillämpningen kräver att bortfraktaren slutit fraktavtal som innefattas i konossement.

Man torde emellertid numera vara tämligen ense om att bortfraktaren i egenskap av kontraherande transportör kan vara ungefär vem som helst som åtar sig godsbefordran för annan (befraktaren). Han behöver i och för sig inte förfoga över ett fartyg eller över skeppsrum redan när fraktavtalet ingås. De nordiska sjölagskommittéerna har funnit att en definition i denna riktning bör upptas i sjölagarna, såsom skett i kommittéförslaget 71 § första stycket. Definitionen har avfattats så att den täcker även bortfraktare som sluter certeparti.

Frågan om ansvarighet för den som faktiskt utför en transport är ett problem som i och för sig är skilt från problemet om bestämningen av bortfraktare som avtalskontrahent. Härom hänvisas till vad nedan anföres under 4.7 (123 §).

Det kan nämnas att sjölagsförslaget 71 § innehåller även vissa andra definitioner än av bortfraktaren, nämligen på rese- resp. tidsbefraktning och på delbefraktning.

4.2 *Dispositiva och tvingande lagbestämmelser; tillämplig lag*

Befraktningsreglerna i SjöL är i princip dispositiva. Kapitlets bestämmelser angående fraktavtal skall alltså, såsom det uttrycks i 71 § SjöL, lända till efterrättelse allenast såvitt annat ej är uttryckligen överenskommet eller eljest må anses avtalat eller följer av sedvänja. Undantag härifrån gäller dock i fråga om bestämmelserna om bortfraktarens ansvar för godset eller med andra ord de bestämmelser som grundas på konossementskonventionen. Att konossementslagens regler är tvingande framgår direkt av dess 3 § 8 mom.

Anledningen till att tvingande regler om godsets vård ansetts behövliga är som bekant olägenheterna av de tidigare allmänt använda långtgående friskrivningsklausulerna i konossement eller fraktavtal.

Den tvingande ansvarsregleringen i SjöL 122 § går såtillvida längre än Haagreglerna att den gäller all godsbefordran, oavsett om befordringen sker enligt konossement, i fråga om inrikes och internordisk fart. Annan utrikes fart – som ej faller under konossementslagen – är ej underkastad tvingande svenska lagregler. Liksom enligt konventionen gäller de tvingande bestämmelserna i SjöL endast från godsets lastning till dess lossning och avser ej levande djur eller däckslast.

Vid överläggningarna mellan de nordiska sjölagskommittéerna har man enats om att den tvingande ansvarsregleringen för internordisk fart i princip bör bestå, oavsett om konossement utfärdats. Den bör ej längre vara avhängig av överenskommelser mellan de nordiska staterna (jfr 122 § tredje stycket SjöL) utan direkt lagfästas. Så har skett genom bestämmelserna i kommittéförslaget 168 § vartill hänvisas i 72 §. Omfattningen av det tvingande ansvaret framgår vidare av 122 §, jämförd med 123 §.

Nu gällande bestämmelse i 130 § SjöL om bortfraktarens skadeståndsskyldighet för fall av dröjsmål på bortfraktarens sida är dispositiv. Kommittéförslaget behåller en sådan bestämmelse men har utformat bestämmelserna i 118 o. följ. §§ så att under de konventionsbetingade tvingande ansvarsreglerna kan rymmas all skada och förlust som hänför sig till godstransporten, sålunda även förlust på grund av dröjsmål med godsets befordran. Denna fråga var föremål för ingående överläggningar under den nordiska sjölagskonferensen i Oslo oktober 1971. Medan på dansk sida uttalades tvekan om konventionens innebörd på denna punkt, var den norska ståndpunkten deciderad såtillvida att man ansåg att även ren dröjsmålskada faller under Haagreglerna. (Visbyreglerna innebär ingen ändring i detta hänseende.)

Den svenska kommitténs ledamöter och experter har närmast anslutit sig till den norska ståndpunkten, även om tvekan rått på något håll. Sjölagskommittén hänvisar härom vidare till vad som uttalas nedan i den

allmänna motiveringen under 4.3 och 5 samt vid 130 §. Redan här må dock framhållas, att i den mån dröjsmålsskada faller under tvingande ansvarsregler, bestämmelserna om ansvarsbegränsning (120 §) blir tillämpliga samt att en tvingande ansvarsreglering icke gäller tiden före godsets lastning och efter dess lossning (jfr 122 §). Av 168 § följer vidare att utrikes befordran enligt certeparti — bortsett från internordisk fart — över huvud ej är underkastad tvingande ansvarsbestämmelser.

Tidigare har det inte varit vanligt att i nordisk sjölagsstiftning fastställa normer för lagstiftningens tillämplighet i förhållande till främmande rätt. Konossementslagen anger i sin ingress att dess bestämmelser skall i viss utrikes fart tillämpas i stället för vad SjöL i motsvarande delar innehåller men detta utgör ej någon internationellt privaträttslig regel; en förutsättning för konossementslagens tillämplighet är nämligen att enligt allmänt gällande internationellt privaträttsliga normer svensk lag skall komma till användning.

Regler om lagstiftningens tillämplighet finns emellertid i de genom 1964 års sjölagsändringar införda bestämmelserna om redaransvarets begränsning, vilka bygger på 1957 års internationella konvention i ämnet. Samma är förhållandet med de förslag till lagstiftning om sjöpanträtt samt om befordran av passagerare och resgoods som innefattas i sjölagskommitténs senaste två delbetänkanden (SOU 1970:74 och 1971:90).

De nordiska kommittéerna har enats om att till de bestämmelser om godsbefordran i 5 kap. SjöL som grundas på konossementskonventionen — vilka bestämmelser enligt konventionen är tvingande för bortfraktaren — bör fogas uttryckliga föreskrifter om bestämmelsernas tillämplighet. Sådana föreskrifter har upptagits i kommittéförslaget 168 §.

Nämnda paragraf innehåller i första stycket föreskrift om att ett stort antal bestämmelser, vilka motsvarar bestämmelser i konossementskonventionen, ej får vid beford-

ran enligt konossement åsidosättas genom avtal till avlastarens eller befraktarens nackdel. Härtill ansluter i andra stycket regler som anger att bestämmelserna i konventionen eller bestämmelser i främmande lag, vilka grundas härpå och motsvarar de i första stycket uppräknade bestämmelserna, skall — under förutsättning att främmande lag skall tillämpas på befordran enligt konossement mellan hamnar belägna i skilda stater — lända till efterrättelse i den utsträckning som följer av konventionens art. 10 och därutöver i vissa andra situationer. Kommittén hänvisar till vad som anförs under 2.5 och till Bilaga 4 s. 148 ff. Det kan tilläggas att bestämmelserna i andra stycket självfallet ej utesluter att parterna i där avsedda fall överenskommer att svensk eller annan nordisk eller utländsk lagstiftning skall komma till användning, förutsatt att man håller sig inom ramen för konventionsbetingade regler.

4.3 Bortfraktarens ansvar för godset (transportansvaret)

Bortfraktarens ansvarighet för godsets vård brukar betecknas som transportansvaret, till skillnad mot det ansvar som följer av konossementets uppgifter om godset, det s. k. konossementsansvaret eller, rättare uttryckt, uppgiftsansvaret. Beträffande uppgiftsansvaret hänvisas till vad nedan anföres i den allmänna motiveringen under 4.6.

Haagreglernas syfte att stärka konossementet såsom ett omsättningsdokument framträder främst i det tvingande ansvaret för bortfraktaren att med omsorg lasta, handha, befordra och lossa godset (art. 3:2). Transportansvaret är, såsom tidigare nämnts, tvingande endast i tiden från godsets lastning till dess lossning och avser befordran som sker enligt konossement (art. 1 b och e samt art. 3:8, 5 och 7). Ansvaret kan sägas vara ett culpaansvar med omkastad bevisbörda (art. 4:2 q). Det inskränks genom vissa angivna undantag (art. 4:2 a–p), av vilka det viktigaste är att bortfraktaren fritas för skada som orsakas av fel eller försummelse från hans folks sida vid navigeringen eller

handhavandet av fartyget (s. k. nautiskt fel). För fel i fråga om godsets hantering och vård (s. k. kommersiellt fel) gäller det tvingande ansvaret, dock ej beträffande tiden före lastningen och efter lossningen.

Haagreglerna innehåller även särskild föreskrift i fråga om bortfraktarens ansvarighet för brister i fartygets behöriga skick. Enligt art. 4:1 är nämligen bortfraktaren inte ansvarig för förlust eller skada som härrör av bristande sjövärdighet (i vidsträckt mening), om han visar att han iakttagit tillbörlig omsorg i detta hänseende före och vid resans början (jfr art. 3:1 samt kommittéförslaget 76 § och 118 § första stycket).

Visbyreglerna innefattar ej någon principiell ändring i vad sålunda föreskrivits om transportansvaret. Det kan anmärkas att CMI:s förslag av 1963 upptog en bestämmelse som syftade till att modifiera bortfraktarens ansvar för fartygets sjövärdighet när självständig medhjälpare anlåtats för "construction, repair or maintenance of the ship or any part thereof or of the equipment". Bestämmelsen var föranledd av ett engelskt rättsfall (känt under beteckningen Muncaster Castle). Den vann vid diplomatkonferensen ringa gillande och inflöt ej bland ändringsförslagen.⁷

Kritik har riktats mot konventionens ansvarsreglering dels i vad angår ansvarsfrihetsgrunderna i art. 4:2 dels i anledning av att det tvingande ansvaret är begränsat till tiden från lastning till lossning (den s. k. tackle-to-tackleprincipen). Till dessa problem kan ställning tas först under arbetet på en ev. ny internationell konvention. För svensk rätts del torde särskilt kunna ifrågasättas om friheten från ansvar för nautiska fel – vilken enligt Visbyreglerna för övrigt utsträcks till att omfatta även bortfraktarens folk – kan anses stå i samklang med moderna skadeståndsrättsliga grundsatser.⁸ Å andra sidan bör tas i betraktande att försäkringssystemet på sjöfartens område är uppbyggt på grundval av nuvarande internationellt tillämpade regler för bortfraktarens ansvarighet och att det erfarenhetsmässigt visat sig svårt att ändra gällande mönster för

ansvarsfördelningen.

Sjölagen har i avsnittet om bortfraktarens ansvarighet för godset, i överensstämmelse med Haagreglerna, en allmän culpapregel med omkastad bevisbörd (118 §). Bestämmelsen gäller oavsett om befordringen sker enligt konossement, medan godset är i bortfraktarens vård ombord eller iland. Ett tvingande ansvar genomföres såtillvida att bortfraktaren i inrikes fart – varmed likställes inter-nordisk fart – förbjödes att fritaga sig från ansvaret enligt huvudregeln. Dock tillåtes förbehåll om frihet i vissa hänseenden bl. a. för skada som orsakas av anställdas nautiska fel (122 §). Någon motsvarighet till den s. k. ansvarsfrihetskatalogen i Haagreglerna art. 4:2 c–p finns ej; den ansågs på sin tid sakna självständig betydelse vid sidan av huvudregeln.⁹ Någon direkt motsvarighet till konventionens ansvarsregler i fråga om sjövärdighet finns ej heller i SjöL.

Med utgångspunkt i att Haag-Visbyreglerna nu skall införlivas med sjölagen, i så nära anslutning till reglerna som möjligt, upptar kommittéförslaget i 118 och 122 §§ i stället för de ovan berörda föreskrifterna ansvarsfrihetsbestämmelser motsvarande konventionstexten art. 4:1 och 2, art. 3:8 samt art. 6 och 7. Även ansvarsfrihetskatalogen har alltså medtagits.

Vad beträffar tolkningen av de olika konventionsbestämmelserna skall här endast beröras frågan om det nautiska felet och dess avgränsning från kommersiella fel. I motiven till 122 § SjöL uttalas att det synes opåkallat att under uttrycket "handhavandet av fartyget" inbegripa annat än handhavandet av fartyget i dess helhet samt av därtill hörande delar och sådana ombord befintliga anordningar som tillkommit i första hand i

⁷ Se Dipl. Konf. 1967 s. 75, 78 och 292. Jfr Björkelund, Redarens ansvar för självständiga medhjälpare (i AfS 8 s. 245) och vad nedan i den allmänna motiveringen anföres under 4.4.

⁸ Jfr lagrådsremiss med förslag till skadeståndslag, SvJT 1971 s. 363 ff (nedan under 4.4).

⁹ Jfr Alten i TFR 1938 s. 500 f och Sindballe, Dansk Søret s. 348, samt Braekhus, The Hague Rules Catalogue, i Six Lectures s. 11, och i Juridiske arbeider fra Sø og Land s. 587.

fartygets intresse. Anordningar som i första hand tjänar lasten torde sålunda anses böra falla utanför bestämmelsen. Ehuru såväl i litteraturen som i rättspraxis frågan om tillämpningen av förevarande konventionsbestämmelser vållat osäkerhet, synes man numera i allmänhet omfatta den meningen att konventionens ansvarsfrihetsgrund nautiskt fel bör tolkas restriktivt.¹⁰

Den tvingande ansvarigheten föreslås enligt 122 § bli av enahanda utsträckning för den fart för vilken den skall gälla (jfr 168 §). Det nuvarande kravet på särskilt förbehåll från bortfraktarens sida för att i inrikes och internordisk fart komma i åtnjutande av viss inskränkning av ansvaret har borttagits. Från norsk sida har hävdats att behov av en tvingande ansvarsreglering finns även för intern godsbefordran som ej sker enligt konossement. Sådan befordran torde vara sällan förekommande i svensk fart eller fart mellan Sverige och de övriga nordiska länderna men sjölagkommittén anser övervägande skäl tala för att man även för svenskt vidkommande ansluter sig till nämnda uppfattning som för övrigt principiellt överensstämmer med gällande rätt.

I motiven till konossementslagen uttalas att konventionen inte synes åsyfta någon reglering av frågan om bortfraktarens ansvar för dröjsmål i vidare mån än dröjsmålet föranlett fysisk skada på godset och att det skadeståndsansvar bortfraktaren kan ådraga sig genom en tidsförlust torde falla utanför konventionens reglering.

I viss utländsk rättspraxis¹¹ har emellertid numera den tolkningen av konossementskonventionen antagits att alla skador som vållas i samband med utförande av en godstransport är täckta av Haagreglerna. Denna tolkning synes väsentligen vara grundad på uttrycket i art. 3:8 och art. 4:5 första stycket "loss or damage to, or in connection with, goods", vilket uttryck kvarstår enligt Visbyprotokollet. Även ren dröjsmålsskada skulle alltså vara inkluderad under den tvingande konventionsregleringen och bestämmelserna om ansvarsbegränsning gälla sådan skada.

Sjölagkommittén finner det logiskt natur-

ligt och rättspolitiskt försvarligt att dröjsmålsskador — som torde tendera att få allt större betydelse — åtminstone i viss utsträckning faller under samma regelsystem som fysisk skada på gods. Några av de i konventionen art. 4 mom. 2 upptagna ansvarsfrihetsgrunderna synes för övrigt vara av den karaktär att de får sin speciella betydelse just med hänsyn till den snabbhet varmed en befordran utföres. Kommittéförslaget 118 o. följ. §§ har därför fått en sådan avfattning att även dröjsmålsskador kan innefattas därunder.

Kommittén vill dock understryka att den uppfattning, för vilken nu givits uttryck, inte får binda domstolarna vid tolkningen av förevarande bestämmelser. Vid tolkningen bör enligt kommitténs mening följas vedertagen internationell tolkning, så att man ej riskerar att större börda lägges på svensk än på utländsk rederiverksamhet. Givet är också att frågan om ansvaret för dröjsmålsskada kommer i nytt läge om en ny eller reviderad konossementskonvention rubbar den kompromiss i fråga om fördelningen av ansvarigheten mellan bortfraktaren och befraktaren som uppstår den nuvarande konventionen.

SjöL innehåller i 120 § en bestämmelse om att ersättning för felande, minskat eller skadat gods beräknas på grundval av det värde som godset skulle ägt, om det i oskadat skick avlämnats i rätt tid och på rätt plats. Enligt motiven till bestämmelsen bör avgörande för ersättningsskyldighetens omfattning som regel vara befraktarens normala intresse av transportens behöriga utförande och hänsyn i allmänhet icke tagas till befraktarens individuella intresse i godsets bevarande och befordran.¹² Haagreglerna innehåller ej någon motsvarande bestämmelse angående skadeståndsberäkning. Däremot

¹⁰ NJA II 1936 s. 425 f. Ang. rättspraxis m. m. se Afzelius s. 102 och s. 147 samt SvJT 1967 s. 599 ff, jfr SvJT 1945 s. 631 ff.

¹¹ Se Carver, para 224–226 och 300, Selvig, Unit Limitation of Carrier's Liability, The Hague Rules art. IV (5), i AfS 5 s. 81 ff samt Rune SvJT 1969 s. 17 not 28 och s. 21 not 42.

¹² NJA II 1936 s. 410. Jfr Sindballe, Dansk Søren s. 349 och Alten i TFR 1938 s. 501.

har enligt Visbyreglerna till konossementskonventionens bestämmelser om begränsning av bortfraktarens ansvarighet fogats en bestämmelse om sättet för skadestandsberäkning (art. 4:5 b), som synes i stort sett vara av samma innebörd som 120 § SjöL. Kommittéförslaget ersätter sjölagsbestämmelsen med en föreskrift i överensstämmelse med konventionen. Föreskriften har upptagits i 120 §, vilken paragraf även återger konventionens särskilda begränsningsregler. Härom hänvisas till vad som yttras i den allmänna motiveringen under 4.5.

Även kommittéförslaget 119 och 121 §§ upptar bestämmelser hämtade från konossementskonventionen.

4.4 Bortfraktarens ansvar för arbetstagare m. fl.

Haagreglerna bygger på principen att bortfraktaren svarar för fel och försummelser av de anställda (préposés, servants). En annan sak är att bortfraktaren, som förut nämnts, enligt art. 4:2 a) fritas från ansvarighet för sitt folks fel vid navigeringen och handhavandet av fartyget. I stort sett kan sägas att bortfraktaren svarar för de anställdas fel utom de nautiska felen. Hur vidsträckt den krets av anställda är, för vilken bortfraktaren svarar, kan ej avgöras annat än med ledning av nationell rätt. Vad svensk och annan nordisk sjörätt angår är problemet löst genom bestämmelsen i 8 § SjöL, enligt vilken redaren är ansvarig för skada, som vållas av befälhavare, någon av besättningen eller lots genom fel eller försummelse i tjänsten liksom av någon som, utan att tillhöra besättningen, på grund av redares eller befälhavares uppdrag utför arbete i fartygets tjänst. Ett långt gående principalansvar gäller alltså; det omfattar även tvångs-lots. Man torde få antaga att redaransvaret enligt SjöL leder till ett principalansvar även för s. k. självständiga medhjälpare.¹³

Haagreglerna befattar sig ej med problemet angående de hos bortfraktaren anställdas eget ansvar. Det gör däremot Visbyreglerna som — efter förebild i andra interna-

tionella konventioner på transporträttens område — upptar en bestämmelse (konventionen art. 4 bis 2) som ger bortfraktarens folk samma förmåner i form av befrielse från eller begränsning av ansvarighet som bortfraktaren själv har enligt konventionen. Efter ett engelskt rättsfall rörande ansvarighet för en ombordanställd för skada som vållats passagerare på ett fartyg (Himalaya) brukar en sådan regel benämnas Himalayaklausul.

Enligt den engelska texten till konventionen hänför sig nyssnämnda bestämmelse till "a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor)". Den franska texten talar i detta sammanhang endast om bortfraktarens "préposé". Anledningen till tillägget i den engelska texten var att bestämmelsen ej skulle bli alltför vidsträckt och omfatta t. ex. ett av bortfraktaren anlitat stuveriföretag. Den franska termen "préposé" torde i och för sig tilläggas en dylik mera inskränkt innebörd.

Ehuru konventionstexten tillkommit efter ingående överläggningar och i syfte att inskränka räckvidden av Himalayaklausulen, kan den inte anses binda konventionsstaterna och behöver ej tolkas så, att konventionsstat är betagen möjlighet att ge även självständiga medhjälpare de förmåner i ansvarshänseende varom här är fråga. Sjölagskommittén har — i likhet med de övriga nordiska sjölagskommittéerna — funnit övervägande skäl tala för att ej medtaga den reservation som finns i den engelska konventionstexten.¹⁴

Sjölagskommittén vill här erinra om att vissa problem angående skada som vållas av självständiga medhjälpare beröres, dock från andra synpunkter än de som nu är i fråga, i

¹³ Ang. dessa frågor se Selvig, Det såkalte husbondsansvar, Oslo 1968, s. 61 ff och 123 ff samt Braekhus i Juridiske arbeider fra Sjø og Land, Oslo 1968, s. 269 ff (jfr HGS 1953, 2 och SvJT 1954 s. 593).

¹⁴ Jfr Rune i SvJT 1969 s. 22 f och Grönfors, Why not Independent Contractors? (i The Journal of Business Law, 1964 s. 25) samt Riska i Six Lectures s. 89.

det förslag till skadeståndslag som den 19 mars 1971 remitterats till lagrådet.¹⁵ 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. Arbetstagare är enligt förslaget 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 §). Till sistnämnda bestämmelse upptas hänvisning i förslag till ändring av 67 § SjöL liksom i förslag till ändring av 50 § sjömanslagen.

Departementschefen diskuterar i lagrådsremissen ett tidigare förslag om att införa principalansvar för självständig medhjälpare och dennes folk. Han uttalar att ett oinskränkt principalansvar erkänns på de flesta håll utomlands. En bestämmelse om principalansvar för vållande av självständig medhjälpare tas emellertid ej upp i lagrådsremissen, vilket dock enligt departementschefen ej hindrar en utveckling i denna riktning i praxis.¹⁶

Redarens arbetstagare kommer att falla under den i skadeståndslagen föreslagna bestämmelsen om arbetstagares skadeståndsansvar.

När det gäller konossementskonventionens reglering ställer det sig över huvud svårt att göra en jämförelse med våra skadeståndsregler, eftersom konventionen i betydelsefullt hänseende fritar redaren-principalen från hans anställdas fel, nämligen nautiska fel, och enligt Visbyprotokollet fritar den anställde själv i samma hänseende utan att lägga något principalansvar på redaren. För de självständiga medhjälparnas del synes förslaget till skadeståndslag knappast ge någon ledning hur man bör förfara vid konventionens införlivande med sjölagen.

Av bestämmelserna i förslaget till skadeståndslag får åtskilliga ingen betydelse för de skadeståndsanspråk som avses med kommit-

téns förslag, eftersom dessa i allmänhet ir helt konventionsbetingade. Så är exempelvis fallet med bestämmelsen i förslaget till skadeståndslag om jämkning av skadestånd för principal. 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 § sjömanslagen. Detta får betydelse även för regresstalan som kan föras av redare med stöd av 8 § andra stycket SjöL (233 § andra stycket i sjölagskommitténs fjärde delbetänkande, SOU 1970:74).

4.5 Ansvarsbegränsning

Konossementskonventionen (jfr art. 8) berör ej frågan om den s. k. globalbegränsningen dvs. begränsningen av redares ansvarighet enligt 1957 års internationella konvention om redareansvarets begränsning (SjöL 10 kap). Den begränsningen gäller alltså vid sidan av de regler som avses nedan, såsom ett slags yttre tak i fråga om bortfraktarens totala ansvarighet.

Haagreglerna innehåller i begränsningshänseende endast bestämmelsen att bortfraktarens ansvarighet är begränsad till 100 engelska pund, i guld, för varje kolli eller enhet av godset. I den svenska sjölagen 122 § medges bortfraktaren rätt att begränsa sin ansvarighet till 1 800 kronor för kolli eller annan enhet, medan konossementslagen upptar ett begränsningsbelopp av 1 800 kronor i guld, dock under förutsättning av ömsesidighet.

Konventionens begränsningsbelopp har, huvudsakligen på grund av att guldberäkning i allmänhet icke tillämpas, ansetts vara för lågt. Vid revisionen av konossementskonventionen har därjämte måst beaktas att godshandlingen under senare tider undergått starka förändringar, främst genom användandet av container och andra liknande transportanordningar. De kombinerade transporterna har härvidlag också tilldragit

¹⁵ Jfr SvJT 1971 s. 371.

¹⁶ Se lagrådsremissen s. 179 ff och s. 204 ff.

sig intresse och särskilt de system för begränsning av fraktförarens ansvar som gäller för järnvägs-, landsvägs- och lufttransporter.¹⁷

Frågan om begränsning av bortfraktarens ansvarighet ledde till meningsmotsättningar under arbetet på revisionen av Haagreglerna. Man stannade slutligen för att ersätta Haagreglernas förenämnda bestämmelse med helt nya, tämligen invecklade regler (art. 4:5). En begränsning av ansvaret per kolli eller enhet av godset¹⁸ bibehålles dock i princip, med ett begränsningsbelopp av 10 000 Poincaréfrancs, men kompletteras med en begränsning efter vikt, nämligen 30 Poincaréfrancs per kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt. Det alternativ gäller som leder till det högsta beloppet.

Den nu angivna huvudregeln för ansvarsbegränsning kompletteras av en särskild bestämmelse med tanke på det moderna enhets- eller samlastningssystemet. Bestämmelsen innebär att, om container, lastpall eller liknande transportanordning användes för att sammanföra gods, i konossementet uppräknade antalet kollin eller enheter i anordningen skall anses utgöra kollin eller enheter vid tillämpning av huvudregeln. Eljest skall transportanordningen anses såsom kolli eller enhet. Någon definition av begreppet container och pallet ges ej i konventionen; uttrycken omfattar vad som transporttekniskt och kommersiellt kan anses falla härunder.

I den mån särskilda kollin eller enheter i transportanordningen ej redovisas i konossementet, behandlas alltså anordningen som en enda begränsningsenhet.¹⁹

Det kan nämnas att vid Brysselkonferensen väcktes förslag från engelsk sida att för samlastningsklausulens tillämplighet skulle krävas att särskild fraktavtalats. Detta förslag avvisades emellertid.

Befraktaren behöver ej med bortfraktaren ingå särskilt avtal om värdedeklaration. Om emellertid före inlastningen uppgivits värde på gods och detta värde förbehållslöst angivits i konossementet, gäller det som gräns för bortfraktarens ansvarighet i stället för de

ovan angivna begränsningsbeloppen.

Bestämmelse om vad som förstås med Poincaréfranc har i tidigare delbetänkande överflyttats från nu gällande 255 § 2 mom. SjöL till 348 §. Datum för omräkning av ansvarsbeloppet till svenskt mynt bestäms av lex fori.

Den betydelsefulla frågan om vad som är ersättningsgill förlust eller skada har enligt Haagreglerna kommit till uttryck endast i anslutning till dess bestämmelse om begränsning av bortfraktarens ansvarighet per kolli eller enhet av godset. Enligt art. 4:5 i konventionens ursprungliga lydelse gällde nämligen ansvarsbegränsningsbeloppet 100 pund i fråga om "any loss or damage to or in connection with goods". Detta torde i allmänhet ha tolkats såsom omfattande förlust av eller fysisk skada på godset jämte därav härledd ytterligare förlust eller skada men däremot icke dröjsmålsskada i och för sig. I enlighet härmed har den svenska konossementslagen 4 § 5 mom. i första stycket upptagit uttrycket "förlust eller minskning av eller skada å gods eller för skada som därmed sammanhänger". Och 130 § SjöL inrymmer en speciell, dispositiv bestämmelse om bortfraktarens ansvar för skada till följd av dröjsmål.

Haagreglernas nyss citerade uttryck är oklart men kvarstår i konossementskonventionen art. 4:5 under a), efter ändringarna enligt Visbyprotokollet. Numera synes — såsom förut nämnts — i viss utländsk rättspraxis den tolkningen ha vunnit insteg att alla skador som vållas i samband med utförande av godstransport är täckta av Haagreglerna.

För att möjliggöra en anslutning av svensk

¹⁷ Ang. hithörande frågor se Grönfors, förutom i *Successiva transporter*, i *Tidskrift utg. av Juridiska föreningen i Finland* 1968 s. 291 ff, Kihlbom i *Svensk sjöfartstidning* 1967 nr 16, Ramberg i samma tidning 1967 nr 44 och Selvig i *Six Lectures* s. 105 (AfS 5 s. 1). Jfr Selvig, *Om containerkonossement og remburs* (i HGS 1970.7).

¹⁸ Ang. detta uttryck jfr ND 1970 s. 281.

¹⁹ Exempel på tillämpning av samlastningsklausulen se Bilaga 4 s. 147 f och Lena Sisula, *Containerklausulen i Haag-Visby-regierna* (HGS 1970.1).

rättspraxis till vad som kan bli vedertagen tolkning i andra konventionsstater i nu ifrågasatt hänseende, föreslår sjölagskommittén i sjölagsförslaget 120 § att där upptages uttrycket "förlust av eller skada på godset eller eljest till godset hänförlig förlust eller skada". Samma uttryck finns i förslaget till ändring av konossementslagen 4 § 5 mom. Jfr nedan under 4.3 (och vid 118 och 130 §§).

I konventionen har enligt tilläggsprotokollet vidare införts en bestämmelse om att det sammanlagda ersättningsbeloppet (the total amount recoverable) skall beräknas på grundval av godsets värde på den plats och vid den tid godset avtalsenligt lossats eller skulle ha lossats från fartyget.²⁰ Värdet skall bestämmas efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om varken börspris eller marknadspris finns, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

Förmånen av ansvarsbegränsning bortfaller enligt tilläggsprotokollet, om skadan orsakats av bortfraktaren uppsåtligen eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden.²¹ Detta undantag — som tillkom på nordiskt förslag — uppställs också i fråga om de hos bortfraktaren anställdas rätt att åberopa samma regler om frihet från eller begränsning av ansvarigheten som enligt konventionen gäller för bortfraktaren.

Konventionsbestämmelserna i ovan berörda hänseenden (art. 4:5) upptas i kommittéförslaget 120 och 122 a §§. De nya begränsningsreglerna innebär sålunda att bortfraktarens ansvarighet sätts i relation såväl till kolli eller enhet av godset som till godsets vikt och att begränsningsbeloppet fastställts i Poincaréfrancs eller samma värdeenheter som gäller enligt 1957 års internationella konvention om begränsning av redareansvaret och utgör antingen 10 000 francs för kolli eller enhet eller 30 francs för kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt, vilketdera som är högst. Den förra gränsen är avsedd att skydda lätta kollin med värdefullt gods, den senare medför en bättre täckning av ansvarig-

heten för tungt gods.

1 000 Poincaréfrancs motsvarade med tidigare officiella guldvärde ca 350 kr. och begränsningsbeloppet skulle då alltså i svenskt mynt bli cirka 3 500 resp. 10 kr.

Det kan anmärkas att värdet på Poincaréfranc för dagen ej kan fastställas lika exakt som tidigare. Sveriges riksbank har i skrivelse den 15 oktober 1971, såsom svar på en förfrågan från kommitténs sida, lämnat en redogörelse för denna värdeenheter och vidare anfört följande: Sedan den 23 augusti 1971 gäller i så måtto ej någon bindning till dollarn, att någon nedre gräns för dollarns värde i kronor tills vidare icke finnes fastställd. Kronan har också sedan den dagen stigit i pris i förhållande till dollarn med ca 3 %. Av det sagda följer att det i dag inte längre är möjligt att lämna en uppgift om francens värde i kronor som har giltighet utöver den dag den lämnas.²²

4.6 Olika slag av konossement; konossementsansvaret

Sjölagen, vars ursprungliga regler om konossement avsåg endast det konossement som utfärdades efter godsets lastning på fartyget (lastningskonossement, ombordkonossement), upptog vid 1936 års sjölagsrevision även en föreskrift (167 §) angående det s. k. mottagningskonossementet (received for shipment bill of lading). Detta får ses mot bakgrunden av att utvecklingen alltmera gått i den riktningen att som konossement betecknas jämväl handlingar utfärdade angående mottaget men ej inlastat gods samt att

²⁰ Jfr 120 § Sjöl.

²¹ Motsvarande ej skett av kronans paritetskurs om befordran av passagerare och resgods; jfr kommitténs betänkande SOU 1971:90.

²² I skrivelsen framhålls vidare att något formellt upphävande ej skett av kronans paritetskurs till US-dollar och att ej heller det amerikanska guldpriset ändrats, även om USA förklarat sig ej längre inlösa dollarn med guld. Visst formellt försvar kan därför enligt skrivelsen möjligen andragas för att behålla tidigare angivet värde på Poincaréfranc (kr. 0,34316). Men man måste ha klart för sig att detta värde för dagen är realistiskt och kan så förbli.

ifrågavarande slags dokument vunnit erkännande i konossementskonventionen (art. 3:3).²³

Enligt 167 § SjöL får det bero på parternas överenskommelse huruvida mottagningskonossement skall utställas eller inte. Vidare bör framhållas att nämnda lagrum inskränker sig till att ge befraktningskapitlets regler om konossement motsvarande tillämpning på mottagningskonossement. Åt doktrin och rättstillämpning överlämnas sålunda att beträffande sjörättens övriga områden avgöra, huruvida där upptagna regler om konossement är att tillämpa även på mottagningskonossement.²⁴ Hur begreppet konossement är att uppfatta, då det användes i köplagen och vissa andra lagar, löses ej av sjölagen.²⁵

Vid granskning av det förslag, som låg till grund för 1936 års befraktningslagstiftning, uttalade lagrådet, att betänkligheter knappast kunde råda mot ett stadgande av innebörd att samtliga i sjölagen förekommande bestämmelser om konossement skulle i tillämpliga delar gälla mottagningskonossement.²⁶ Denna anmärkning ledde dock ej till någon ändring i förslaget.

Sjölagskommittén finner anledning saknas att upprätthålla den nuvarande rättsliga olikheten mellan ombordkonossement och mottagningskonossement såvitt gäller sjölagstiftningen. Konossementskonventionen synes ej heller äsyfta principiell sådan skillnad (jfr art. 3:3, 4 och 7).

Bestämmelserna i 167 § SjöL om mottagningskonossement har i kommittéförslaget förts samman med de nuvarande reglerna i 95 § om utfärdande av lastningskonossement.

Beträffande de problem som sammanhänger med s. k. genomgångskonossement, hänvisas till 123 och 167 §§.

Enligt 95 § SjöL ankommer utfärdandet av konossement på befälhavaren eller den som eljest är därtill bemyndigad. Motsvarande bestämmelser finns i de övriga nordiska sjölagarna. Mot paragrafens avfattning anmärkte på sin tid lagrådet, i anledning av att bestämmelsen inte säger vem som skall ge bemyndigande att utfärda konossement, att

meningen uppenbarligen vore att bemyndigandet skall ges av bortfraktaren — ”varvid i detta sammanhang ej avsetts att med bortfraktaren jämställa underbortfraktare” — att man följaktligen kunde se saken så att utfärdandet i själva verket ankommer på bortfraktaren men att befälhavaren av lagen tillagts ställningsfullmakt samt att härutinnan saklig erinran inte gjordes mot förslagets ståndpunkt. Lagrådet ansåg emellertid, med hänvisning till uttryckssättet i några andra lagrum, lämpligast att i paragrafen angäves att konossement utfärdas av bortfraktaren eller å dennes vägnar av befälhavaren eller av annan som av bortfraktaren bemyndigas²⁷. Vederbörande departementschef följde i propositionen ej lagrådets hemställan, under åberopande av att den ifrågasatta formuleringen kunde föranleda till den mindre riktiga tolkningen, att jämväl underbortfraktare principiellt äger utfärda konossement. Vidare uttalades i propositionen att det fick bero på omständigheterna i varje särskilt fall, huruvida annan än fartygsägaren äger ge bemyndigande att utfärda konossement.²⁸

Som förut nämnts har den yttre kretsen för dem som kan uppträda som bortfraktare varit föremål för nordisk rättsvetenskaplig debatt, närmast i anknytning till spørsmålet om rätten att utfärda konossement. Frågorna synes visserligen ej ha något oskiljaktigt samband men skall något beröras bl. a med hänsyn till att vid denna debatt även konossementskonventionens bestämmelser kommit in i bilden.

De svenska motiven till 95 § SjöL tyder på att man ej velat utan vidare ge underbortfraktare rätt att utfärda konossement. I Haagreglerna finns en definition på bortfraktare; därmed förstås även befraktare som åtager sig befordran av gods dvs. underbort-

²³ Jfr Wiig i AfS 2 s. 201, Mottakskonossementet efter norsk sjörett.

²⁴ NJA II 1936 s. 543.

²⁵ Jfr Almén/Eklund, Om köp och byte av lös egendom (1960) vid § 16 not 13 a och vid § 69 not 15.

²⁶ NJA II 1936 s. 544.

²⁷ Se NJA II 1936 s. 364 f.

²⁸ Se NJA II 1936 s. 365 f.

fraktare. När i Haagreglerna (art. 3:3) bortfraktaren ålägges att på avlastarens begäran utfärda konossement kan ordalagen sägas peka på att Haagreglerna tagit ställning till den svårlösta frågan, om även annan än fartygsägaren eller befälhavaren eller den, som i deras ställe därtill bemyndigats, bör kunna utfärda konossement. Härom har i samband med Haagreglernas tillkomst i litteraturen uttalats att man torde få antaga, att en sådan avsikt varit för Haagreglernas författare fullständigt främmande.²⁹

Enligt sjölagskommitténs mening torde ej heller sjölagens bestämmelser kunna tagas till intäkt för att genom dem lösts frågan, hur vidsträckt den krets av personer bör vara som äger utfärda konossement. Några direkta uttalanden i denna fråga finns ej heller i motiven till de övriga nordiska sjölagarna. Det bör även beaktas vid tolkningen av gällande lagbestämmelser att endast ombordkonossementet är egentligt konossement i sjölagens mening.

Utvecklingen har emellertid lett till att rätten att utfärda konossement ansetts böra vara vidsträcktare än som angivits i det föregående. Och anledning torde saknas att lagen skulle förhindra detta. Med det sagda har kommittén velat antyda att det får bero på parternas avtal och andra föreliggande förhållanden hur vidsträckt nämnda rätt i det speciella fallet är.³⁰ När i kommittéförslaget 95 § förutsattes att det är bortfraktaren som principiellt har att utfärda konossement bör med andra ord detta ej tolkas så att bortfraktare här helt generellt skall ha samma innebörd som framgår av den i 71 § upptagna definitionen på den ena kontrahenten i fraktavtalet.

Medan konossementskonventionen innehåller bestämmelser om vilka uppgifter om godset som skall intagas i konossementet (jfr kommittéförslaget 151 och 152 §§), saknar konventionen bestämmelser om bortfraktarens ansvar för uppgifterna – bortsett från de i det föregående berörda reglerna om konossementets bevisverkan. Sjölagen reglerar däremot, i avsnittet om rättsförhållandet mellan bortfraktaren och mottagaren

(161 och följ. §§), den s. k. konossements-skuldens innehåll.

I detta hänseende står sjölagen i stort sett på samma ståndpunkt som äldre nordisk rätt, nämligen att konossementet bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaren och lastmottagaren och att konossementet beträffande relevanta uppgifter är, inte bara ett bevismedel angående rättsförhållandet mellan avlastare och bortfraktare, utan även en utfästelse till den till vilken varan skall avlämnas, med ett slags garanti i fråga om uppgifternas riktighet.³¹

I anslutning till denna uppfattning gäller som huvudregel enligt sjölagen att bortfraktaren är ansvarig för riktigheten av uppgift som i konossementet intagits rörande godset. Ansvarigheten bortfaller emellertid, om i konossementet anmärkts att lämnad uppgift är avlastarens eller att dess riktighet är bortfraktaren okänd eller i konossementet gjorts annat sådant förbehåll eller också mottagaren måst inse, att uppgiftens riktighet ej undersökts av bortfraktaren (161 § första stycket). I rätten att göra förbehåll mot konossementsuppgift finns dock begränsningar främst till skydd för tredje mans intresse (jfr 161 § andra stycket och 162 §).

Hur konossementsskuldens innehåll borde bestämmas var föremål för ingående överläggningar under arbetet på revision av befraktningsrätten på 1930-talet, särskilt av den anledningen att Haagreglerna (art. 3:4) intog den ståndpunkten att konossementet utgjorde endast ett prima-faciebevis i fråga om de uppgifter om godset som avsåges i art. 3:3. Denna bestämmelse hade emellertid tillkommit med den engelska rätten som bakgrund; med hänsyn till det engelska "estoppel"-institutet avskures i engelsk rätt i viss utsträckning möjligheten att föra motbevis mot konossementsuppgifterna, ett förhållande som dock ej närmare reglerades i konventionen.³²

²⁹ Se Bagge i SvJT 1923 s. 241 f.

³⁰ Jfr betr. tidsbefraktning 141 § SjöL och Sindballe, Dansk søret s. 287.

³¹ Jfr NJA II 1936 s. 521 ff.

³² Jfr NJA II 1936 s. 594 f och 525 ff.

Starka betänkligheter restes mot att godtaga konventionens prima-facieregler redan på grund av dess oklarhet. Den upptogs i anledning härav endast i konossementslagen. Man ansåg sig kunna förvänta att allvarliga praktiska olägenheter icke behövde befaras genom bestämmelsens tillämpning.

Några olägenheter ur praktisk synpunkt torde knappast ha uppstått på grund av konossementslagens prima-facieregler i 3 § 4 mom., måhända beroende av att den kompletterats med sjölagens bestämmelser om bortfraktarens ansvar för konossementets uppgifter om godset. Såsom förut nämnts har Visbyprotokollet till konventionens ursprungliga prima-facieregler fogat en bestämmelse enligt vilken konossement som överlåts på tredje man i god tro skall vara exklusivt bevis om att bortfraktaren mottagit godset sådant det konventionsenligt beskrivits i fråga om stycketal, mängd etc. Ehuru även denna bestämmelse lider av oklarhet samt det kan ifrågasättas om den ej leder för långt till bortfraktarens nackdel,³³ torde genom densamma skillnaderna i praktiken minska mellan den verkan konossementet har enligt nu gällande svensk och annan nordisk rätt, å ena, samt Haag-Visbyreglerna, å andra sidan. Sjölagsskommittén har funnit att nackdelar ej kan anses förenade med att med sjölagen införlivas Haag-Visbyreglernas ifrågasättande föreskrifter om konossementets bevisverkan beträffande de uppgifter om godset som konventionen avser. Det bör ej heller möta betänkligheter att låta konventionens ståndpunkt bli gällande även i fråga om andra relevanta uppgifter om godset än de i konventionen nämnda (kommittéförslaget 161 §).

Den skärpning av konossementets bevisverkan som Visbyreglerna medför påverkar ej i och för sig det ansvar bortfraktaren har för uppgifter om godset i konossementet. Konossementskonventionen känner för övrigt ej något särskilt uppgiftsansvar, till skillnad från den nordiska rätten.

Skälet till det för konossementet stadgade uppgiftsansvaret är, såsom påpekats i litteraturen,³⁴ detsamma som i fråga om det

tvungande transportansvaret, nämligen att höja konossementets omsättningsvärde. Behovet av ett särskilt uppgiftsansvar kan dock ifrågasättas, i vart fall om en förstärkning skulle komma till stånd beträffande bortfraktarens vårdansvar (exempelvis ansvar för nautiskt fel).³⁵

Någon uttrycklig regel finns ej i SjöL om den rätt till skadestånd som kan tillkomma konossementsinnehavare på grund av oriktiga uppgifter i konossement. Att en sådan rätt föreligger torde dock ej vara föremål för tvekan och bestyrkes av rättspraxis. När det gäller uppgifter rörande godset är emellertid att märka att SjöL – såsom förut framhållits – dels ger bortfraktaren en tämligen vidsträckt rätt att reservera sig mot riktigheten av avlastarens uppgifter (152 § andra stycket) dels fritar bortfraktaren från ansvarighet i vissa situationer bl. a. när mottagaren måst inse att uppgifts riktighet ej undersökts av bortfraktaren (161 § andra stycket).

Den praktiska betydelsen av ett skadeståndsansvar för oriktiga uppgifter i konossement synes på grund av det anförda inte vara särskilt stor. Vad angår konossementskonventionen innehåller den, såsom förut nämnts, inga bestämmelser om ansvaret för konossementsuppgifter men konventionen kan ej anses lägga hinder i vägen för att nationell rätt på denna punkt ingriper supplerande.³⁶

SjöL upptar en föreskrift (163 §) av innehåll, att om godset finnes inte motsvara

³³ Ett nordiskt ändringsförslag som gick ut på en uppmjukning av bestämmelsen i riktning mot vad som gäller enligt de nordiska sjölagarna (jfr bl. a. 161 § andra stycket och 162 §) mötte starkt motstånd och vidhölls ej i plenum. – Jfr Rune i SvJT 1969 s. 15.

³⁴ Grönfors s. 53.

³⁵ Grönfors s. 305. – Ang. uppgiftsansvaret se vidare Schmidt m. fl. s. 143 ff, Sindballe, Dansk Sørst s. 293 f, och Alten i TFR 1938 s. 515.

Den tyska lagstiftningen av den 10 augusti 1937 som innebar anslutning till Haag-reglerna ersatte det förutvarande scripturaansvaret med "die einfache Beweisvermutung des Konnossements". – Se Gramm s. 169, jfr s. 152 och s. 172. Jfr SvJT 1938 s. 518.

³⁶ Jfr Selvig i TFR 1969 s. 83 ff.

vad konossementet därom innehåller, bortfraktaren är pliktig att på mottagarens begäran meddela, huruvida avlastaren avgivit förbindelse att hålla bortfraktaren skadeslös för oriktig eller ofullständig uppgift (indemnitetsförklaring) samt ge mottagaren del av sådan förklaring.

Syftet med indemnitetsförklaringar (backletters) är att avlastaren skall få ett s. k. rent konossement. Bruket av dessa förklaringar är omfattande och man har sedan länge på det internationella planet försökt komma till rätta med de problem som här möter. Den föreskrift som intogs i SjöL i samband med 1936 års befraktningslagstiftning är ofullständig, beroende på att man då ej funnit någon lösning inom det internationellt sjörettsliga arbetet på de frågor som är förbundna med indemnitetsförklaringarna. Frågorna har varit föremål för uppmärksamhet även under senare tider, bl. a. inom Internationella handelskammaren, men utan att något resultat uppnåtts (jfr SOU 1965:18 s.53 f, NJA II 1967 s. 123).

I motiven till 163 § SjöL heter det att spörsmålen om den editionsplikt och den skadeståndsskyldighet, som stadgandet kan föranleda, ansetts kunna lämnas att besvaras på grundval av allmänna rättsregler.³⁷

Sjölagskommittén har ej funnit anledning att i nu förevarande sammanhang ifrågasätta någon ändring eller komplettering av föreskriften i 163 §. Däremot har den svenska kommittén vid de nordiska överläggningarna framkastat tanken att, i anslutning till nämnda föreskrift, i SjöL införa en allmän regel om bortfraktarens ersättningskyldighet gentemot konossementsinnehavare för sådana oriktiga eller ofullständiga uppgifter i konossement, mot vilka han ej gjort giltigt förbehåll eller särskild anmärkning. En dylik regel om ersättningskyldighet för bortfraktaren skulle kunna kompletteras med en reklamationsbestämmelse och ev. en regel om skadeståndsberäkningen. Att ersättningsanspråk varom här är fråga om underkastat preskription framgår av SjöL 284 § (kommittéförslaget 347 §).

De övriga nordiska sjölagskommittéerna

har ställt sig avvisande till en dylik skadeståndsreglering i SjöL. Man har i allmänhet förmenat att det naturliga är att helt upphäva det särskilda ansvaret för konossementsuppgifter och i stället lita till konventionsregleringen i fråga om bortfraktarens transportansvar. Därmed skulle emellertid ej helt uteslutas att ett ansvar för oriktiga uppgifter kan inträda, enligt allmänna grundsatser ev. analog tillämpning av regler i skuldebrevslagen, men ett sådant ansvar borde förutsätta grovt fel på bortfraktarens sida (jfr vad förut sagts om regeln i 163 § om indemnitetsförklaringar).

Sjölagskommittén har ansett det angeläget att på denna punkt föreligger överensstämmelse mellan de nordiska sjölagarna. Kommittén har så mycket mer kunnat ansluta sig till den sist skisserade lösningen som den praktiska betydelsen av ett särskilt uppgiftsansvar synes ringa.

4.7 Bortfraktarens ansvar när transport utföres av annan än den avtalsslutande redaren

I betänkandet om befordran av passagerare och resgods (SOU 1971:90) har sjölagskommittén framhållit att man i de föreslagna konventionsbestämmelserna om internationell sådan befordran får anses ha begränsat sig till att reglera befordran som både kontraheras och utförs av en och samme redare men att det i modern passagerarbefordran är vanligt att åtminstone en del av befordringen utförs av annan än den kontraherande redaren. För sådana fall är det enligt kommitténs mening ändamålsenligt att både den kontraherande och den verkställande bortfraktaren bär befodringsansvar i förhållande till passageraren och att detta ansvar skall vara solidariskt.

Varken konossementskonventionen eller de nordiska sjölagarna innehåller några regler för motsvarande situation när det gäller

³⁷ NJA II 1936 s. 532. Ang. den straffrättsliga bedömningen se NJA II 1962 s. 244 ff (vid 15 kap. 11 § brottsbalken); jfr Schmidt m. fl. s. 128 ff.

befordran av gods. Därvid bortses från den reglering som innefattas i 123 § SjöL rörande rätt för den avtalslutande bortfraktaren att fritaga sig från det tvingande transportansvaret i den mån transporten utförs av annan. Men problemet om den avtalslutande resp. den verkställande redarens ansvar i förhållande till godsbefraktaren finns självfallet och det torde ha vida större betydelse än motsvarande fråga beträffande passagerarbefordringen.

Kommittéförslaget upptar bestämmelser (123 §) varigenom i viss mån regleras de frågor om ansvarigheten i förhållande till befraktaren som uppstår då den kontraherande bortfraktaren inte själv utför transporten, måhända ej ens till någon del. Bestämmelserna har ej direkt samband med frågan om Haag-Visbyreglernas införlivande med sjölagen men har syntts naturligen böra upptas i det sammanhanget. De an knyter till två rättsfall från 1960-talet, dels det s. k. Lulu-målet (NJA 1960 s. 742) dels det s. k. Gudur-målet (NJA 1962 s. 159).

Det förra rättsfallet gällde frågan huruvida ett svenskt rederi, som slutit ett långtidsavtal med ett industriföretag angående skeppning av massapartier, var ansvarigt för manko i ett godsparti som skeppats med ett av rederiet delbefraktat libanesiskt fartyg. Konossementet var utfärdat "For the master" på formulär med det svenska rederiets firma. Godsemottagarens rätt ansågs grundad endast på innehav av konossementet och talan mot det svenska rederiet lämnades utan bifall.

Avgörandet har kritiserats och föranlett framställning från *Sjöassuradörernas förening* (10/12 1962) om lagändring. I framställningen heter det bl. a.

Befraktaren har ett berättigat intresse av att den redare med vilken han sluter fraktavtal fortfar att ansvara för transportens behöriga fullgörande även om främmande tonnage insättes. Då lagstiftningen i sin nuvarande form icke ger lastägaren ett tillfredsställande skydd i här berörda avseenden, synes enligt föreningens uppfattning en ändring av sjölagen erforderlig.

Sjölagskommittén vill framhålla att med den utveckling som kännetecknat transportmetoderna i allmänhet och den moderna linjefarten i synnerhet regleringen i SjöL, med dess anknytning till ett individuellt fartyg avviker från den kommersiella verkligheten. Befraktaren fäster numera främst avseende vid det företag eller den linje varmed han träffat fraktavtalet. Användandet i konossementen av s. k. identity of carrierklausuler³⁸ leder emellertid ofta till att godsmottagaren för utfäende av skadestånd måste hänvända sig till rederiet för det fartyg som utfört transporten, eftersom det för detta fartyg utfärdade konossementet ansetts inte utan vidare kunna grunda skadeståndsansvar för det företag eller den linje som ingått fraktavtalet.

Den rättspraxis som föreligger i Norge och Sverige³⁹ har kritiserats. Den överensstämmer ej med vissa domstolsavgöranden i Danmark och torde ej heller stå i samklang med rättsutvecklingen i andra länder.⁴⁰

Under återopande av anförda synpunkter upptar kommittéförslaget — i överensstämmelse med vad som föreslås av de övriga nordiska sjölagskommittéerna — i 123 § första stycket föreskrift av innehåll att, om befordran helt eller delvis utföres av annan än bortfraktaren, bestämmelserna om bortfraktarens ansvar i 118—122 a §§ skall ha motsvarande tillämpning för den som utför befordringen och att ansvarigheten för denne

³⁸ Som exempel på sådan klausul kan nämnas följande: The contract evidenced by this B/L is between the Merchant and the Owner of the vessel named herein (or substitute) and it is therefore agreed that said Shipowner only shall be liable as Carrier under this contract.

³⁹ Se utom Lulu-målet ND 1955:81 (Lysaker-målet) och 1903:331 (jfr Jantzen i ND 1937 s. 193 ff, "Haagreglernes seiersgang").

⁴⁰ Se ND 1966 s. 352 ff och V, ND 1966 s. 170 samt F. Hjalsted Tidsbefragterens ansvar överför konnossementindehaveren (i Ugeskrift for Retsvæsen 1967 avd. B s. 109 ff). Se vidare Tiber, Who is the Hague Rule Carrier, i Six Lectures s. 127, Vaes, The Identity of the Hague Rule Carrier, HGS 1968. 3, Grönfors s. 70 f jfr s. 116 ff samt J. Ramberg. The time-charterer's liability against bill of lading-holders (i European transport law 1966 s. 874 ff).

och bortfraktaren skall vara solidarisk och gemensamt begränsad enligt 120 §, samt i andra stycket andra punkten föreskrift att bestämmelserna i första stycket ej får genom avtal åsidosättas till befraktarens nackdel, vilken föreskrift skall gälla också sedan konossement utfärdats. Sistnämnda föreskrift är dock försedd med reservation för s. k. genomgångsbefordran, enligt vad nedan närmare utvecklas.

Nämnda reservation får ses i belysning av utgången i förenämnda rättsfall NJA 1962 s. 159 (Gudur-målet) och innebär en ändring av nuvarande regler i 123 § SjöL. Enligt detta lagrum gäller såsom ett undantag från den tvingande ansvarigheten för bortfraktaren i inrikes (och internordisk) fart, att om godsets befordran skall helt eller delvis utföras genom annan fraktförare eller bortfraktaren äger låta befordringen så försiggå, bortfraktaren får förbehålla sig frihet från ansvarighet för förlust, minskning eller skada, som inträffar medan vårdnaden om godset åvilar nämnda fraktförare.

Konossementskonventionen innehåller inga motsvarande bestämmelser i detta ämne men uttalanden under förarbetena till konventionen tyder på att man vid dess tillkomst avsett att, i vart fall vid regelrätt genomgångsbefordran, utfärdaren av genomgångskonossement skulle äga förbehålla sig frihet från ansvarighet för godset, medan värden därom åvilar annan fraktförare.⁴¹

I svensk rättspraxis har friskrivningsklausul i konossement — underkastat konossementslagens reglering — godtagits förutom vid regelrätt genomgångsbefordran (NJA 1952 s. 12) också när gods, i enlighet med en generell omlastningsklausul, omhändertagits av annan fraktförare (Gudur-målet). I sistnämnda mål var mellan parterna ostridigt att den verkställda omlastningen ej var att betrakta som en oskäligen deviation. Avgörandet i Gudur-målet har kritiserats i den juridiska litteraturen.⁴²

Sjöassuradörernas förening har i sin förut omnämnda framställning till sjölagskommittén uttalat, att omlastningsspörsmålet bör regleras genom uttryckliga bestämmelser i

lag. Föreningen anför bl. a.

Varje omlastning medför extra påfrestningar på godset, vilket ofta medför extra debitering av försäkringspremier. Tillåtes omlastning enligt generella klausuler, blir resultatet vidare att lastägaren inte har någon som helst kontroll över det transportmedel som användes vid en vidaretransport eller den tidpunkt, vid vilken godset ankommer till bestämmelseorten. Å andra sidan är det fullt klart att omlastningar måste vidtagas inom linjetrafik när det gäller stycke gods. En lämplig i sjölagen uttryckt intresseavvägning mellan parterna synes vara att en redare genom särskilt avtal i konossementet skall äga att med ansvarsbefriande verkan omlasta godset på ort, som bestämts på förhand, och till på förhand bestämd vidaretransportör. I övriga fall synes omlastning böra tillåtas, men redaren bör ha transportansvaret fram till dess att godset avlämnats till mottagaren på den i konossementet angivna bestämmelseorten.

Sjölagskommittén vill framhålla att redan vid revisionen av befraktningsrätten på 1930-talet viss tvekan yppades angående lämpligheten av bestämmelserna i 123 § SjöL⁴³. Två ledamöter av den norska sjölagskommissionen ansåg att paragrafen borde utgå. Detta avisades dock av vederbörande departement och stortingets justiskomité (Innst. O II 1938 s. 24, till Ot prp. 1937 nr 23).

Vid den lagstiftning som nu är i fråga skall med sjölagen införlivas konossementskonventionens reglering och vid ev. revision av 123 § SjöL måste alltså först avgöras i vad mån konventionens bestämmelser kan anses gälla genomgångsbefordran eller liknande situationer. De visserligen sparsamma och ofullständiga uttalanden som under förarbetena till Haagreglerna gjordes beträffande ansvarsregleringen vid genomgångsbefordran torde ge vid handen att man vid den tidpunkten ej ansåg sig böra ta ställning till

⁴¹ Jfr Procès-Verbaux, Réunion de la Sous-Commission, Bryssel 1923, s. 40 och 80 f.

⁴² Se Grönfors s. 112 ff, 134 ff och 144 ff; jfr även i Six Lectures. Oncarriage in Swedish Maritime Law, s. 31, samt Selvig i Afs 6 s. 558.

⁴³ Liknande bestämmelse fanns redan i 1929 års befraktningsutkast, i vilket Haagreglerna helt inarbetats (SOU 1930:11, 85 §).

de problem som möter vid sådan befordran. Att man inte avsåg att helt generellt ålägga utfärdaren av ett genomgångskonossement det tvingande ansvaret enligt konventionen för transporten fram till den slutliga bestämmelseorten synes uppenbart. Det torde för övrigt knappast av någon ifrågasättas att i dagens läge förbjuda bortfraktaren att vid s. k. regelrätt genomgångsbefordran friskriva sig från ansvarighet för händelser medan godset omhänderhas av undertransportör.

Då ej heller konossementskonventionens text enligt sjölagskommitténs mening synes ge stöd för någon klar ståndpunkt i de här berörda frågorna, kan för den nationella lagstiftningen ej möta hinder att förutsättningslöst pröva vilken ställning som bör intas till ansvarsregleringen vid genomgångsbefordran.

Av det förut anförda och jämväl med hänsyn till vad Sjöassuradörernas förening anfört i sin framställning framgår att anledning saknas att ålägga konossementsutfärdare ansvar för transport som utföres av annan då det från början är avtalat att viss del av en transport skall ske av annan fraktförare. Annorlunda ligger saken till när konossementet endast upptar en allmänt avfattad transshipmentklausul. Vanliga regler för tolkning av inskränkande ansvars klausuler torde här stundom kunna åberopas för att förvägra den avtalslutande bortfraktaren rätt att fritaga sig från ansvar för vad som inträffar medan godset omhänderhas av undertransportör.

Utvecklingen under de senaste decennierna har i vart fall i svensk sjöfart gått i den riktningen att en bortfraktare ofta ikläder sig ansvaret för skada på godset även när det omhänderhas av annan som fullgör del av den avtalade transporten. Att på detta område nöja sig med en helt dispositiv reglering bör dock enligt sjölagskommitténs mening inte ske. I vilken utsträckning ansvarsfriskrivning bör tillåtas är emellertid tveksamt och svåra gränsdragningsproblem torde kunna uppstå.

Sjölagskommittén föreslår, i 123 § andra stycket första punkten, en bestämmelse av

innehåll att bortfraktaren, om det är avtalat eller av omständigheterna framgår att befordringen helt eller till bestämd del skall utföras av annan än bortfraktaren, får förbehålla sig frihet från ansvarighet för förlust eller skada som orsakats av händelse, medan godset är i den andres vård. Bestämmelsen är ett undantag från regeln i 122 § om det tvingande ansvaret, vilket innebär att den saknar betydelse i fråga om fart som ej faller under bestämmelserna i 168 §.

Enligt den föreslagna bestämmelsen blir en generellt avfattad omlastningsklausul icke giltig i vad den avser ansvaret för godsets befordran; själva omlastningen blir däremot tillåten.

Därest bortfraktaren går utöver den rätt som förevarande bestämmelse ger honom, uppstår frågan vilka ansvarsregler som skall tillämpas mot honom beträffande den del av befordringen som utföres av annan än bortfraktaren. Utföres den delen medelst annat transportmedel än fartyg, torde bortfraktaren böra vara ansvarig enligt de för det transportmedlet gällande reglerna. Skulle sådant ansvar finnas vara mindre långt gående än en analog tillämpning av sjörättsliga ansvarsregler leder till, torde en dylik analog tillämpning ligga nära till hands. Dessa frågor kan emellertid ej få sin lösning inom ramen för sjölagen.

Sedan länge pågår ett intensivt internationellt arbete för tillskapande av bestämmelser om s. k. kombinerade transporter. I avvaktan på att internationellt godtagbara bestämmelser härom kommer till stånd får de nu berörda frågorna avgöras från fall till fall och överlämnas till doktrin och rätts-tillämpning.

Inledande bestämmelser i 5 kap. SjöL

Under 71 § tar kommittéförslaget upp vissa definitioner. I första stycket anges vad som skall förstås med bortfraktare resp. befraktare; jfr i den allmänna motiveringen under 4.1 och konventionen art. 1 a). — Andra stycket av samma paragraf innehåller en ny föreskrift om när rese- resp. tidsbefraktning föreligger och tredje stycket första punkten upptar nuvarande föreskriften i 76 § SjöL att under resebefraktning innefattas helbefraktning, delbefraktning och styckegods-befraktning. I tredje stycket andra punkten föreslås en ny bestämmelse av innehåll att delbefraktning föreligger, om avtalet gäller mindre än helt fartyg eller full last och för avtalet användes certeparti. Bestämmelsen torde överensstämma med språkbruket inom det praktiska livet och ansluta till vad som varit uppfattningen hos konossementskonventionens författare, nämligen såtillvida att med certeparti förstås avtal om hel- eller delbefraktning.¹

Befraktningkapitlet inleds för närvarande med en regel (71 §) som ger uttryck för principen om den dispositiva karaktären av kapitlets bestämmelser ”angående fraktavtal”. Med de citerade orden har enligt motiven avsikten särskilt varit, att utanför regeln skulle falla stadgandena i konossementsavsnittet, vilka ”såsom givna i tredje mans intresse även oberoende av särskilt lagbud måste i stor utsträckning betraktas

såsom tvingande”. Mot stadgandets avfattning riktades på sin tid kritik av lagrådet som bl. a. anmärkte att även bestämmelserna om konossement i viss mån kunde sägas angå fraktavtal.²

Kommittén vill tillägga att konossementskonventionen ej kan anses klargöra förhållandet mellan fraktavtal och konossement. I tydlighetens intresse föreslås därför att ifrågavarande inskränkning av huvudregeln om befraktningsbestämmelsernas dispositiva karaktär utgår. I stället föreslås, kommittéförslaget 72 §, att genom hänvisning till 122, 123 och 168 §§ anges samtliga de lagbestämmelser som ej skall kunna sättas ur kraft till befraktarens eller mottagarens nackdel. Föreskriften ansluter till konventionens reglering (art. 3:8).

Att i kommittéförslaget användes det förkortade uttryckssättet ”såvitt ej annat är avtalat” i stället för den nu gällande formuleringen ”såvitt ej annat är uttryckligen överenskommet eller eljest må anses avtalat” innefattar ej någon ändring i sak.

71 § SjöL innehåller i andra stycket en hänvisning till den särskilda konossementslagen. Hänvisningen har utgått (jfr kommittéförslaget 168 § sista stycket).

¹ Jfr Sejersted s. 34 och Bagge i SvJT 1923 s. 235.

² NJA II 1936 s. 300 ff. Jfr Tübing, Konossement och fraktavtal, i Festskrift till Håkan Nial, Studier i civilrätt och internationell rätt, 1966, s. 504.

Kommittéförslaget 73–75 §§ motsvarar med smärre redaktionella jämkningar nu gällande bestämmelser i SjöL. Uttrycket i 73 § "eller har i enlighet med avtalet visst fartyg blivit anmält" har ansetts kunna utgå såsom överflödigt.

76 §

Enligt 72 § SjöL åligger det bortfraktaren att hålla fartyget sjövärdigt, tillräckligt bemannat, provianterat och utrustat samt i övrigt i behörigt skick. De bestämmelser i detta ämne som upptas i förevarande paragraf har avfattats i nära överensstämmelse med konossementskonventionen art. 3:1.

Bortfraktarens skyldighet att sörja för sjövärdigheten, i vidsträckt mening, skall enligt konventionen gälla "före och vid resans början" (jfr kommittéförslaget 118 § första stycket).

Medan 72 § SjöL ingår bland befraktningskapitlets inledande bestämmelser har förevarande paragraf placerats under avdelningen om resebefraktning, under särskild rubrik. För tidsbefraktning finns en sjövärdighetsregel i 138 §.

95 §

Under hänvisning till vad som anförts under allmän motivering 4.6 erinras om att till den nuvarande regleringen i 95 § av ombordkonossement förts även bestämmelserna i gällande 167 § om mottagningskonossement. Av vad där anförts framgår även att sjölagskommittén ansett det riktigt att i första hand bortfraktaren nämnes såsom den som har utfärda såväl ombordkonossement som mottagningskonossement.³

Till bestämmelserna i första och andra styckena av förevarande paragraf finns motsvarighet i konossementskonventionen art. 3:3 och 7. Paragrafens tredje och fjärde stycken motsvarar nu gällande andra och tredje styckena.

97 §

Skadeståndsbestämmelsen i första stycket – motsvarande konossementskonventionen art. 4:3 – föreslås jämkad i två hänseenden dels så att den avser skada som godset förorsakar oavsett om det skall anses avlämnat dels så att den gäller skada som godset orsakar bortfraktaren. I gällande lydelse omfattar bestämmelsen även skada som tillskyndas annan än bortfraktaren.⁴ Enligt sjölagskommitténs mening bör sådan skada bedömas enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser.

Andra stycket, som motsvarar konventionen art. 4:6, har avfattats i närmare överensstämmelse med konventionen.⁵

98 §

Deviationsbestämmelsen i andra stycket är hämtad från konossementskonventionen art. 4:4. Enligt kommitténs mening torde böra upprätthållas det i motiven till gällande lag understrukna kravet på skälighet även när fråga är om deviation för bärgning. Någon anledning att strikt tillämpa den bestämning av begreppet bärgning som 1910 års internationella bärgningskonvention innehåller (jfr 224 § SjöL) synes ej föreligga. Jfr vidare kommittéförslaget 118 § andra stycket första punkten.

101 §

Första stycket har omarbetats i anslutning till konventionen art. 3:2, huvudsakligen redaktionellt.

Andra stycket, som fick sin nuvarande lydelse genom lag 1967:48, har fått något jämkad avfattning.

102 §

I denna paragraf, som behandlar frågan om bortfraktarens behörighet att företa rätts-

³ Jfr Johan Wetter (HGS 1968. 2), Vem kan utfärda konossement?

⁴ Jfr norsk Instilling (1936) s. 41 f.

⁵ Jfr Afzelius s. 89 och 147.

handlingar på lastägarens vägnar, har gjorts smärre ändringar för att nå överensstämmelse med avfattningen av befälhavarekapitlets bestämmelser i 64 § och 65 § andra stycket.

118 §

Bestämmelserna i 118 och följ. §§ i avsnittet om bortfraktarens ansvar för godset har, såsom förut nämnts, ersatts av nya eller omarbetade bestämmelser som närmare anknyter till Haag-Visbyreglerna. I stället för den grundläggande föreskriften i 118 § angående bortfraktarens ansvarighet för godset, medan det är i hans vård ombord eller i land, upptages i paragrafen motsvarighet till konossementskonventionens föreskrifter i art. 4:1 och 2. Dessa föreskrifter – som återfinns i konossementslagen 4 § 1 och 2 mom. – beröres ej av ändringarna enligt Visbyreglerna.

Första stycket av förevarande paragraf motsvarar konossementskonventionen art. 4:1, som innebär att bortfraktaren är ansvarig för förlust eller skada till följd av att fartyget före och vid resans början varit behäftat med brister i de hänseenden som avses i 76 §. Bortfraktaren skall exculpera sig om han till sitt fredande från ansvarighet åberopar att han iakttagit tillbörlig omsorg i detta hänseende. Även för brister i fartyget som uppstår under resan bör visserligen bortfraktaren principiellt vara ansvarig men sådana är ofta av den natur att bortfraktaren är fri från ansvarighet på grund av regeln i förevarande paragraf andra stycket a) beträffande s. k. nautiskt fel av bortfraktarens folk.

Det förtjänar framhållas att bestämmelserna i förevarande paragraf gäller oavsett om befordringen sker enligt konossement eller ej. Någon anledning att ge från konossementskonventionen avvikande regler för certepartifarten torde inte föreligga, vilket ju ej heller är fallet med gällande föreskrifter i SjöL om ansvarigheten för godset. Frågan i vad mån lagbestämmelserna skall vara tvingande har berörts under 4.2: jfr 122 och 168 §§.

Andra stycket första punkten motsvarar konventionens bestämmelse i art. 4:4 senare ledet att bortfraktaren ej skall svara för skada på grund av sådan deviation, som enligt konventionen inte betraktas som stridande mot konventionen eller fraktavtalet (jfr 98 § andra stycket). Av de i andra punkten uppräknade ansvarsfrihetsgrunderna utgör den under q) den egentliga huvudregeln – svarande mot 118 § SjöL i gällande lydelse – av innehåll att bortfraktaren är fri från ansvarighet till följd av orsak, som icke beror av fel eller försummelse av honom eller någon för vilken han svarar. Det åligger bortfraktaren att föra exculpationsbevis.⁶

De under a) och b) avsedda ansvarsfrihetsgrunderna, som rör underlydandes fel vid navigeringen eller handhavandet av fartyget⁷ samt brand som ej vållats genom bortfraktarens egen försummelse, har såtillvida motsvarighet i 122 § andra stycket SjöL som detta lagrum medger bortfraktaren att förbehålla sig frihet från ansvarighet i nämnda hänseenden. Kommittéförslaget utgår, liksom konossementskonventionen, från en legal frihet från ansvarighet i samma hänseenden.

I förevarande paragraf andra stycket uppräknas vidare olika ansvarsfrihetsgrunder som hämtats från konventionen art. 4:2 c)–p). Uppräkningen kompletteras, i konossementslagen 4 § 2 mom. sista stycket första punkten, med en bevisregel som tillkommit med stöd av förbehåll som Sverige liksom de övriga nordiska länderna – i enlighet med bestämmelse i det vid konventionens under-tecknade förda protokollet – gjorde vid anslutningen till Haagreglerna. Regeln har ansetts överflödigt och har därför ej medtagits i sjölagsförslaget.

Formuleringen av några av de angivna punkterna har jämkats i jämförelse med konossementslagen. Sålunda nämnes under c) fara eller olycka säregen för sjön, under d) högre hand,⁸ under g) bl. a. rättslig hand-

⁶ Afzelius s. 97 och 146.

⁷ Se Borchsenius i AfS 2 s. 110.

⁸ Ang. uttrycken "Perils of the Sea" och "Act of God" se bl. a. Svensk sjöfartstidning 1971 nr 19 s. 19 och nr 30 s. 22 samt Björkelund, Sjövärdighet och ansvar (1970) s. 79.

räkningsåtgärd, under l) räddning av människoliv eller bärgning av fartyg eller gods (jfr 98 § andra stycket) eller försök därtill samt under m) godsets dolda fel eller särskilda beskaffenhet eller inneboende brist.

Det kan nämnas att den s. k. katalogen över ansvarsfrihetsgrunder i konventionen återges i den nederländska handelslagboken (jfr art. 468 o. följ.) samt, med vissa undantag, i den tyska handelslagboken (art. 606).

I sista stycket av förevarande paragraf föreslås en jämkningsregel för det fall att vållande på befraktarens sida medverkat till uppkommen skada. En liknande regel har upptagits i förslaget till bestämmelser om befordran av passagerare och resgods, i överensstämmelse med föreskrift därom i de internationella konventionerna eller konventionsutkast med bestämmelser i dessa ämnen. Det kan anmärkas att under uttrycket "vållande på befraktarens sida" inbegripes vållande även av någon för vilken befraktaren svarar; jfr de danska och norska lagtexterna samt NJA 1955 s. 102 (passiv identifikation).

119 §

Bestämmelserna i förevarande paragraf angående bortfraktarens befogenhet att vidtaga vissa åtgärder med lättantändligt, explosivt eller annat farligt gods har avfattats i överensstämmelse med konnossementskonventionen art. 4:6.⁹ Bestämmelserna gäller oavsett om befordringen sker enligt konnossement.

I de fall som avses i första stycket, nämligen då bortfraktaren kände till godsets farliga beskaffenhet, är avlastaren enligt 97 § andra stycket obetingat ansvarig för skada som godset orsakar bortfraktaren. I det fall som avses i andra stycket, nämligen då godset inlastats med bortfraktarens samtycke, förutsätts enligt kommittéförslaget att det efter lastningen visar sig medföra fara för människor, fartyg och last att behålla godset ombord. Konventionen nämner här att godset blir en fara för "ship or cargo".

120 §

Denna paragraf återger konnossementskonventionens bestämmelser i art. 4:5, vilka till största delen härrör från ändringarna enligt Visby-protokollet och rör den betydelsefulla frågan om begränsning av bortfraktarens ansvarighet för skador på det transporterade godset. Härom hänvisas till vad som anförts under den allmänna motiveringen 4.5.

Första och andra styckena av paragrafen motsvaras av konventionen art. 4:5 a) och c), tredje stycket av konventionen art. 4:5 f) och g) (jfr ingressen till a), fjärde stycket av konventionen art. 4:5 b) och de två sista styckena av konventionen art. 4:5 e) och h). Beträffande förarbetena till Visbyprotokollet hänvisas till rapporten från svenska delegerade vid den sjörättsliga diplomatkonferensen.¹⁰

Bestämmelserna i denna paragraf bör, såsom dispositiva regler (jfr 122 §), gälla även för godsbefordran som sker enligt annat fraktavtal än sådant som avses i konventionen.

121 §

Enligt 121 § SjöL är följden av att mottagaren ej reklamerar angående minskning av eller skada på gods, utan oskäligt uppehåll efter det han märkt eller bort märka minskningen eller skadan, att mottagaren förlorar sin talerätt, bortsett från fall av svikligt eller grovt vårdslöst förfarande på bortfraktarens sida. Reklamationsregeln gäller ej totalförlust av gods.

Konossementskonventionen uppställer i art. 3:6 en skyldighet att skriftligen reklamera hos bortfraktaren, om skada på gods är synlig, senast vid tiden för godsets överflyttning under dens vård, som på grund av fraktavtalet äger fordra godsets avlämnande, och inom tre dagar därefter om skadan inte är synlig. Påföljden av underlåtenhet att

⁹ Se Sjöfartsverkets meddelanden 1970 A 10 och 1971 A 16. Ang. transport på väg av farligt gods, jfr SOU 1971:20-23.

¹⁰ Se bilaga 4 s. 145 ff. Jfr även Rune i SvJT 1969 s. 17 ff.

reklamera är att godset, till dess motsatsen bevisas, presumeras ha avlämnats sådant det beskrivits i konossementet. Någon omkastning av bevisbördan angående skadans orsak inträder ej.

Konventionens reklamationsbestämmelser är av annan natur än reklamationsregeln i sjölagen. Bestämmelserna har ansetts vara svårtolkade åtminstone enligt gängse nordisk rättsuppfattning, vilket för övrigt på sin tid var orsaken till att de nordiska sjölagarna på denna punkt ej kom att följa konventionen.¹¹ Emellertid låter det sig knappast göra att vid ett införlivande av konventionsreglerna med sjölagen — alltså för såväl inrikes som utrikes fart — avvika från konventionen.

Det kan här tillfogas att bevisbördan efter utebliven reklamation enligt formella regler i andra rättsordningar måhända vilar tyngre på befraftaren än hans normala skyldighet att styrka sin skada och dess anknytning till befordringen. Och förbises bör ej att nordisk konventionslagstiftning om godsbefordran kan förutsättas bli tillämpad av främmande domstolar med stöd av nationella lagkonfliktnormer.

Kommittéförslaget upptar alltså en motsvarighet till konventionens reklamationsregler i art. 3:6. De föreslagna reglerna förutsätts skola gälla oavsett om befordringen sker enligt konossement. Till skillnad mot 121 § SjöL är reglerna inte begränsade till fall av minskning av eller skada på gods utan avser även förlust av godset.¹²

Konventionen art. 3:6 näst sista stycket innehåller bestämmelser rörande preskription m. m. I kommittéförslaget har dessa bestämmelser införts i 347 §, vilken paragraf även upptar motsvarighet till konventionen art. 3:6 bis.

122 §

Den tvingande ansvarsreglering som uppställs dels i konossementslagen dels i 122 § SjöL beträffande inrikes och internordisk fart måste efter ett införlivande med sjölagen av Haag-Visbyreglerna självfallet gälla all den befordran enligt konossement som faller

under konventionens herravälde. Sjölagskommittéerna har emellertid funnit att den tvingande ansvarigheten bör gälla all inrikes och internordisk godsbefordran, oavsett om den sker enligt konossement. Särskilt från norsk sida har framhållits att detta är påkallat med hänsyn till den avsevärda kusttrafik som förekommer i Norge och i vilken godsbefordran ofta sker inte enligt konossement utan enligt fraktbrev.

Bestämmelser om att bortfraktaren ej får inskränka sin ansvarighet enligt 118 och 120 §§ har upptagits i förevarande paragraf, som beträffande frågan om i vilken fart den tvingande ansvarigheten skall gälla hänvisar till föreskrifter därom i 168 §. Den tvingande ansvarsregleringen föreslås, liksom enligt konventionen, vara inskränkt att gälla från och med lastningens början till och med lossningens slut. Den gäller ej levande djur och ej heller gods som i fraktavtalet angivits såsom lastat på däck och befordras på det sättet. För att däckslast skall falla utanför konventionens tvingande ansvarsreglering fordras alltså att i fraktavtalet anges att godset lastats på däck.

Motsvarighet till bestämmelserna i denna paragraf finns i konventionen art. 1:b, c och e, art. 3:8 samt art. 6 och 7.

122 a §

Enligt Visbyprotokollet fogas till konossementskonventionen en ny art. 4 bis, enligt vilken konventionens regler skall äga tillämpning i fråga om varje talan mot bortfraktaren, vare sig talan grundas på kontraktsförhållande eller ej.¹³

Samma artikel innehåller vidare dels en s. k. Himalayaklausul vilken ger hos bortfraktaren anställda rätt att komma i åtnjutande av samma förmåner i form av befrielse från eller begränsning av ansvarighet som

¹¹ Se NJA II 1936 s. 415 ff. Jfr Bagge i SvJT 1923 s. 232 f, Sejersted s. 118 ff och Grönfors, Allmän transporträtt (2 uppl. 1968) s. 92.

¹² Jfr NJA II 1936 s. 417 (anm. av lagrådet).

¹³ Jfr Rune i SvJT 1969 s. 22 och NJA 1951 s. 656.

bortfraktaren själv har enligt konventionen (jfr under den allmänna motiveringen 4.4), dock med undantag för fall då vederbörande visas ha orsakat skada med uppsåt eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden, dels en bestämmelse om att det sammanlagda skadeståndsbelopp, som kan erhållas av bortfraktaren och hans anställda ej skall överstiga den gräns för ansvarighet som föreskrives i konventionen.

Motsvarighet till nämnda bestämmelser i konventionen har upptagits i förevarande paragraf.

123 §

Beträffande denna paragraf hänvisas till vad som anförts i den allmänna motiveringen under 4.7.

128–130 §§

I 126 o. följ. §§ upptar SjöL en fullständig reglering av det kontraktsbrott, som består i dröjsmål på bortfraktarens sida.

Enligt 128 § SjöL upphör fraktavtalet att gälla, om fartyget går förlorat eller förklaras inte vara istandsättligt. Ofta torde dock avtalet förutsätta att godset skall befordras med annat fartyg.¹⁴ Kommittéförslaget innebär den ändringen i förhållande till gällande rätt att för bestämmelsens tillämplighet förutsättes att fraktavtalet avser bestämt fartyg. I sådant fall bör fartygets förlust medföra att bortfraktaren ej är skyldig att utföra befordringen.

Ändringen av 128 § föranleder viss redaktionell jämkning av lydelsen av 129 §.

130 § SjöL innehåller en dispositiv regel angående skadeståndsskyldighet för bortfraktaren vid dröjsmål på hans sida.

I motiven till konossementslagen uttalas,¹⁵ att konossementskonventionen icke syntes åsyfta någon reglering av frågan om bortfraktarens ansvar för dröjsmål i vidare mån än dröjsmålet föranlett skada på själva godset. I fråga om stadgandet om maximiansvaret enligt konventionen art. 4:5, 100 pund sterling, heter det att stadgandet avser

skadestånd ej blott för fysisk skada på godset utan även därav härledd ytterligare förlust; detta framginge av uttrycket ”skada, som därmed sammanhänger”.

Under övervägande var att – i likhet med vad som skedde i 122 § – i viss utsträckning göra regeln i 130 § tvingande. Tanken härpå avisades och det framhölls i motiven,¹⁶ att en mer eller mindre nära gjord anknytning till konossementskonventionen för övrigt närmast skulle föranleda att reglerna gjordes tvingande blott för tidsperioden från lastningen till lossningen.

Sjölagskommittén har i den allmänna motiveringen under 4.2 och 3 utvecklat skälen för att kommittén närmast intar den ståndpunkten, under angivna reservationer, att konossementskonventionens regler numera bör ges den tolkningen att de täcker alla skador vilka vållas i samband med godsbefordran som avses i konventionen, alltså även ren dröjsmålsskada. På sådan skada skulle alltså bli tillämpliga de i 118 o. följ. §§ föreslagna bestämmelserna. Detta betyder bl. a. att dröjsmålsskada förs in under den tvingande ansvarsregleringen (jfr 122 och 168 §§) och att ansvarsbegränsningsreglerna (120 §) gäller.

I den mån rättspraxis följer denna linje kommer ramen för det skadeståndsansvar som regleras i förevarande paragraf att krympa avsevärt och huvudsakligen omfatta skada till följd av att den avtalade godstransporten över huvud ej kommer till utförande på grund av culpöst förfarande på bortfraktarens sida eller hans plikt att utföra befordringen bortfaller enligt den i 128 § föreslagna bestämmelsen. För förlust eller skada för befraktaren i sådana situationer – dvs. förlust eller skada som ej omfattas av 118 § – föreslår kommittén i förevarande paragraf att bestämmelserna i 118 § skall ha motsvarande tillämpning. I denna del ligger dröjsmålsskadan utanför konventionsregleringen och den sålunda föreslagna bestämmelsen förutsättes skola vara dispositiv.

¹⁴ Afzelius s. 108.

¹⁵ NJA II 1936 s. 601 ff. Jfr ND 1970 s. 209.

¹⁶ NJA II 1936 s. 450.

Bortsett från vissa redaktionella jämkningar har i denna paragraf endast föreslagits den sakliga ändringen att bland de omständigheter som ger båda parterna rätt att häva befodringsavtalet nämnes "annat väpnat våld". Tillägget har förestavats av de under senare år ej sällan förekommande s. k. kapningar av transportmedel.

151–154 §§

Nuvarande bestämmelser i dessa paragrafer om konossements utfärdande och innehåll har i kommittéförslaget erhållit ändrad lydelse, delvis föranlett av konventionens föreskrifter i art 3:3 och 7 angående vilka uppgifter rörande godset som på avlastarens begäran skall intas i konossementet. Vid paragrafernas avfattning har hänsyn tagits till att även mottagningskonossementet här skall beaktas. Jfr kommittéförslaget 95 § och den allmänna motiveringen under 4.6.

Definitionen på konossementet har i 151 § första stycket försetts med tillägget att handlingen skall betecknas som konossement eller föreskriva att godset endast utlämnas mot handlingens återfående. En handling som ej uppfyller detta villkor är ej ett "inlösningsdokument" av den typ som avses i SjöL. Självfallet är även ett rektakonossement (jfr 154 §) att anse såsom ett verkligt konossement, om i övrigt villkoren härför är uppfyllda.

Det förtydligande har vidtagits att enligt förslaget godsets art och mängd skall anges i konossementet.

Några av de uppgifter som enligt kommittéförslaget 151 § andra stycket skall införas i konossementet upptas för närvarande i 152 §.

De uppgifter som enligt 152 § första stycket skall anges i konossementet på avlastarens begäran har under 1), 2) och 3) återgivits i nära överensstämmelse med konventionen. Under 4) upptas för mottagningskonossement dagen då godset mottagits och för ombordkonossement dagen då inlast-

ningen avslutats. Uppgift om var och till vem godset skall lämnas ut på bestämmelseorten avses under 5) (jfr 151 § andra stycket SjöL).

Bestämmelsen i 152 § andra stycket innefattar ej saklig ändring i jämförelse med gällande rätt (jfr konventionen art 3:3 andra stycket).

Vissa språkliga jämkningar har vidtagits i 153 och 154 §§.

161 och 162 §§

Beträffande frågan om den s. k. konossementsskuldens innehåll eller frågan om bortfraktarens ansvar för konossementsuppgifterna hänvisar sjölagskommittén till vad som anförts i den allmänna motiveringen under 4.6. Därav framgår att kommittén föreslår att ur SjöL utmönstras de nu gällande reglerna i 161 § första stycket om uppgiftsansvaret. I stället upptar kommittéförslaget motsvarighet till konventionens bestämmelser om konossementets bevisverkan i fråga om godsets beskrivning i konossementet, dvs. Haagreglernas ursprungliga bestämmelse om konossementet såsom ett prima-faciebevis kompletterad med Visbyreglernas tillägg att motbevis ej får föras gentemot tredje man som förvärvat konossementet i god tro.

Enligt vad förut nämnts skulle bortfraktarens ansvar gentemot innehavare av konossement för oriktig uppgift däri i allmänhet bli att bedöma efter reglerna om bortfraktarens transportansvar. Därest det är klarlagt att med konossementet avsett gods eller del därav över huvud aldrig mottagits av bortfraktaren eller inlastats, bör bortfraktarens ansvarighet för oriktig uppgift i konossement bedömas enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser.¹⁷

Har bortfraktaren känt till eller borde han ha insett att uppgift om godset var oriktig, är han enligt 161 § andra stycket inte fri från ansvarighet, om ej konossementet försetts med uttrycklig anmärkning om uppgiftens oriktighet. Denna bestämmelse avviker ej

¹⁷ Jfr Schmidt m. fl. s. 147 och Sejersted s. 100.

sakligt från gällande rätt. Trots den till synes kategoriska formuleringen av bestämmelsen, måste dess innebörd vara den att, om mottagaren vetat om att uppgift är oriktig och alltså ej blivit missledd av konossementet, han ej kan kräva skadestånd av bortfraktaren.

I 162 § SjöL upptas dels en särskild bestämmelse för det fall att skada på godset eller brist i dess förpackning ej anmärkts i konossementet, oaktat bortfraktaren uttrönt eller med användande av vanlig uppmärksamhet kunnat utröna skadan eller bristen, dels föreskrift därom att bortfraktaren ej till sitt fritagande från ansvar får åberopa att godset lastats på däck, om ej detta anmärkts i konossementet. Förstnämnda bestämmelse har i kommittéförslaget ersatts med en bestämmelse som för det fall varom där är fråga hänvisar till bestämmelserna i 161 § första stycket om konossementets bevisverkan.

Bestämmelsen om gods som lastats på däck har ansetts kunna utgå. När regeln i 161 § första stycket formulerats så, att den hänför sig bl. a. till att bortfraktaren "lastat" godset såsom det beskrivits i konossementet, åsyftas därmed även var i fartyget (på däck eller i lastrum) godset placerats. Problemet med däckslast är för övrigt i dag helt annorlunda än när bestämmelserna i SjöL tillkom. Containerfartens utveckling har medfört att mottagaren i avsevärt större utsträckning bör räkna med att godset lastats på däck (jfr 91 § SjöL och kommittéförslaget 101 § första stycket).

167 §

Sjölagens bestämmelse i 168 § om genomgångskonossement har, med hänsyn till att bestämmelserna om mottagningskonossement i 167 § överflyttats till 95 §, upptagits i förevarande paragraf, under en ny rubrik.

Genomgångskonossementet torde oftast ha formen av mottagningskonossement. Enligt gällande rätt skall i fråga om genomgångskonossement tillämpas vad som stadgas om konossement i sjölagens befraktningskapitel.

Sjölagskommittén föreslår den utvidgningen att samtliga sjölagens bestämmelser om konossement i tillämpliga delar skall gälla för genomgångskonossementet, av enahanda skäl som anförts i fråga om motsvarande ändring beträffande mottagningskonossement.¹⁸

168 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser varav framgår vilka av kommittéförslagets bestämmelser som skall vara av tvingande natur och för vilken fart de tvingande bestämmelserna skall gälla. Bestämmelserna ansluter till konossementskonventionens föreskrifter i dessa avseenden.

Paragrafen upptar vidare internationellt privaträttsliga bestämmelser, genom vilka skall säkras att konventionsbetingade regler verkligen kommer till användning även i sådana fall då främmande rätt skall tillämpas på en befordran.

Kommittén hänvisar till vad som anförts i den allmänna motiveringen under 4.2.

I stort sett bör de föreslagna reglerna leda till en så vidsträckt tillämpning av konossementskonventionen i dess genom Visbyreglerna ändrade lydelse som kan anses möjlig och lämplig.¹⁹ För all inrikes fart, liksom för all fart i Danmark, Finland och Norge och fart mellan Sverige, Danmark, Finland eller Norge skall konventionsenliga bestämmelser tillämpas, oavsett om befordringen sker enligt konossement eller ej. Och för annan utrikes fart skall sådana bestämmelser tillämpas i fråga om befordran som sker enligt konossement, men om konossementet utfärdats på grund av certeparti endast under förutsättning att konossementet bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaren och innehavaren av konossementet (dvs. ej när konossementet innehas av befraktaren).

¹⁸ Av bestämmelser om konossement i andra delar av sjölagen torde i detta sammanhang vara av betydelse egentligen endast preskriptionsbestämmelsen i 284 § första stycket 5 (347 § i lydelse enligt SOU 1970:74).

¹⁹ Jfr Bilaga 4 s. 148 ff och Rune i SvJT 1969 s. 24 ff.

(TIONDE KAPITLET

Om redares ansvarighet)

233 §

Bestämmelserna i 254–263 §§ SjöL om begränsning av redares ansvarighet utgör enligt sjölagskommitténs fjärde delbetänkande 234–243 §§ i tionde kapitlet. Till kapitlets inledande paragraf, 233 §, har överförts reglerna i 8 § SjöL angående redarens ansvar för skada som åstadkommes av hos redaren anställda eller av någon som på grund av redares eller befälhavares uppdrag utför arbete i fartygets tjänst m. m.²⁰ Därvid har, i ett sista stycke av 233 §, upptagits vissa hänvisningar till bestämmelser om redares frihet från eller begränsning av ansvarighet, bl. a. i 122 § SjöL och i lagen i anledning av Sveriges tillträde till konossementskonventionen.

Hänvisningen till 122 § SjöL har i kommittéförslaget ersatts av hänvisning till 118 och 120 §§ i förslaget. Därjämte hänvisas till 190, 191 och 194 §§ i betänkandet om befordran av passagerare och resgods.

(FEMTONDE KAPITLET

Särskilda bestämmelser)

347 §

Enligt sjölagskommitténs fjärde delbetänkande flyttas preskriptionsbestämmelserna i 284 § SjöL till 347 § i femtonde kapitlet (jfr betänkandet ang. befordran av passagerare och resgods).

Konossementskonventionens ursprungliga preskriptionsbestämmelse i art. 3:6 finns i 284 (347) § och innehåller bl. a. att fordran på ersättning på grund av att last förkommit eller skadats preskriberas om talan ej väckes inom ett år från den dag avlämnande ägt eller bort äga rum. Bestämmelsen har enligt Visbyprotokollet jämkats för att fastslå att den täcker även bortfraktarens ansvar för det fall att godset utlämnats till obehörig mottagare (utlämningsansvar). Bestämmelsen torde omfatta alla slag av ersättningsanspråk mot

bortfraktaren rörande godset, oavsett om anspråket grundas på konventionen eller ej (jfr art. 4 bis 1).²¹ Den har föranlett jämkning av lydelsen av första stycket 6 i 347 §.

Det förtjänar nämnas att ettårspreskriptionen enligt sjölagens nuvarande lydelse gäller även ansvar på grund av att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter.

Haagreglernas föreskrift om preskription har enligt Visbyprotokollet vidare kompletterats med dels en bestämmelse som ger parterna rätt att, efter den händelse som grundar ersättningsanspråket, genom avtal förlänga preskriptionstiden (art. 3:6 näst sista stycket andra punkten) dels en bestämmelse, som går ut på att regresstalan skall kunna väckas även efter utgången av den vanliga ettårsfristen under tid som *lex fori* bestämmer, dock minst tre månader från det regressborgenären betalt fordringen eller själv blivit stämd därför (art. 3:6 bis).

Konventionens nyssnämnda bestämmelser har upptagits i ett nytt andra stycke av förevarande paragraf, därvid preskriptionstiden för regresstalan föreslagits skola utgöra ett år.

²⁰ Jfr den allmänna motiveringen under 4.4.

²¹ Se Braekhus i *Juridiske arbeider fra Sjø og Land* s. 335 ff (och i *AfS* 2 s. 141); jfr Rune i *SvJT* 1969 s. 24.

6 Förslaget till ändringar i konossementslagen (1936:277)

Angående tillämpligheten av konossementskonventionen i dess enligt Visbyprotokollet ändrade lydelse hänvisas till 168 § sjölagsförslaget och vad förut anförts i den allmänna motiveringen under 4.2.

Visbyprotokollet bör enligt sjölagskommitténs mening ratificeras så snart som möjligt. Dess ikraftträdande förutsätter att tio stater anslutit sig till protokollet, vilket sannolikt leder till uppskov med ikraftträdandet. Haagreglerna bör med hänsyn härtill knappast uppsägas redan när Visbyprotokollet ratificeras.

Ändringarna i förevarande lagförslag innebär att tillämpningsområdet bestäms i 8 § i stället för i lagens ingress (och Kungl. Maj:ts förordnande i anslutning därtill), varjämte föreslås en ändrad avfattning av 4 § 5 mom. första stycket i enlighet med formuleringen av sjölagsförslaget 120 § första stycket (jfr den allmänna motiveringen under 4.5).

Genom 1936 års sjörättsliga befraktningslagstiftning införlivades med svensk rätt den internationella konventionen av år 1924 rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement, de s. k. Haagreglerna. Det skedde dels genom en fristående lag (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till konventionen, dels genom ändringar i 5 kap. SjöL vilka innebar att där upptogs vissa av konventionens grundläggande bestämmelser. Motsvarande lagstiftning genomfördes i Danmark, Finland och Norge.

Bestämmelserna i den fristående konossementslagen – vilken i huvudsak endast utgör en översättning av konventionsreglerna – gäller, i stället för vad SjöL i motsvarande delar innehåller, i fråga om viss utrikes godsbefordran som sker enligt konossement. Den internordiska farten är helt underkastad de nordiska sjölagarnas reglering.

Haagreglerna rör två huvudfrågor, bortfraktarens ansvar för godsets befordran, det s. k. transportansvaret, där en tvingande ansvarsreglering gäller, samt bortfraktarens skyldighet att utfärda konossement med vissa uppgifter om godset. Bortfraktarens ansvar för konossementsuppgifterna är i princip enligt Haagreglerna ett presumtionsansvar, dvs. bortfraktaren kan, för att freda sig från ansvarighet för en uppgift som ej är riktig, motbevisa uppgiftens riktighet. I sistnämnda hänseende har SjöL inte efterbildat Haagreglerna utan behållit ett längre gående

s. k. scripturaansvar, låt vara med modifieringar.

I direktiven för sjölagskommittén påpekas att i SjöL och i den särskilda konossementslagen finns sinsemellan olika regelsystem om bortfraktarens ansvar för gods och om rättsverkan av den i konossementet intagna godsbeskrivningen samt att detta förhållande i vissa situationer kan vålla svårigheter.

Efter arbete inom CMI på en revision av Haagreglerna antogs vid organisationens konferens i Stockholm år 1963 ett förslag till vissa ändringar i konossementskonventionen – förslaget benämnes Visbyreglerna – och vid diplomatisk sjörättskonferens i Bryssel februari 1968 undertecknades av ett flertal stater ett på grundval av CMI:s förslag utarbetat tilläggsprotokoll till konventionen.

Tilläggsprotokollet rör främst frågorna om belopp, som begränsar bortfraktarens ansvarighet för det transporterade godset, och utsträckning av bortfraktarens frihet från eller begränsning av ansvarighet att gälla bortfraktarens folk samt konossementets bevisverkan. Tilläggsprotokollet innehåller vidare bestämmelser som åsyftar att för den genom protokollet ändrade konossementskonventionen uppnå en vidsträckt tillämpning.

Vad angår konossementets bevisverkan innefattar tilläggsprotokollet en komplettering av Haagreglernas s. k. prima-facieregell såtillvida att motbevisning mot konossementsuppgift rörande godset förklaras inte

vara tillåten när konossementet förvärvats av tredje man i god tro.

Kungl. Maj:t har överlämnat 1968 års tilläggsprotokoll till sjölagskommittén för övervägande. Efter ett nordiskt departementsmöte maj 1971 i Stockholm om sjörettslagstiftningen har justitiedepartementet meddelat att man funnit att önskemålet om bevarande av nordisk enhetlighet på sjörettslagstiftningens område talar för att Sverige ratificerar tilläggsprotokollet, varjämte uppdragits åt kommittén att utarbeta förslag till lagstiftning enligt riktlinjer som överenskomms vid mötet.

Det nu föreliggande lagförslaget omfattar i huvudsak endast de delar av sjölagens befraktningskapitel som direkt beröres av Haag-Visbyreglerna. Förslaget innebär att reglerna helt inarbetas i SjöL. De nordiska sjölagskommittéerna är ense om att 1968 års tilläggsprotokoll snarast bör ratificeras. De föreliggande danska och norska lagtexterna överensstämmer nära med det svenska förslaget. Finlandssvensk lagtext föreligger ej i slutlig avfattning; den väntas i huvudsak komma att överensstämma med den svenska lagtexten.

Konossementskonventionens bestämmelser om bortfraktarens transportansvar upptas i kommittéförslaget i det avsnitt av sjölagens befraktningskapitel som betecknas "Bortfraktarens ansvar för godset", nämligen i 118–122 a § §. Av 122 §, jämförd med 168 §, framgår i vilken omfattning ansvarsbestämmelserna skall vara av tvingande natur (jfr 72 §). De nya bestämmelserna om begränsning av bortfraktarens ansvarighet har införts i 120 §; de beaktar det nya transportsystemet i form av befördran av gods i container.

Regeln i 130 § SjöL om bortfraktarens skadeståndsskyldighet för fall av dröjsmål på bortfraktarens sida har fått en ändrad avfattning, för att möjliggöra att dröjsmålsskada skall kunna rymmas under samma regler som uppställs beträffande fysisk skada på godset.

I 123 § SjöL finns nu bestämmelser som ger bortfraktaren en långtgående rätt att fritaga sig från ansvarighet för godset, när

den avtalade transporten helt eller delvis utföres av annan fraktförare än den avtalsslutande redaren. Kommittéförslaget inskränker denna rätt i friskrivning från ansvar medges endast om det är avtalat eller av omständigheterna framgår att befordringen skall helt eller till bestämd del utföras av annan än bortfraktaren. S. k. generella omlastningsklausuler medför alltså enligt förslaget inte att bortfraktarens ansvarighet för den avtalade befordringen påverkas. Samma paragraf ger vidare en helt ny regel om solidarisk ansvarighet för bortfraktaren och annan som helt eller delvis utför den avtalade befordringen. Bestämmelserna i 123 § i kommittéförslaget är ej konventionsbetingade men har lämpligen ansetts böra upptas i nu förevarande sammanhang.

Konossementskonventionens ursprungliga bestämmelse om konossementets rättsverkan, jämte tilläggsprotokollets komplettering därav om att motbevisning mot uppgift i konossement om godset ej får föras gentemot tredje man som förvärvat konossementet i god tro, har influerat i kommittéförslaget 161 § första stycket. En del andra ändringar föreslås i bestämmelserna om konossement (95, 151, 152 och 162 §§).

Utöver det nu sagda kan nämnas att föreskrifter i konventionen beträffande fartygets behöriga skick upptagits i kommittéförslaget 76 §. Bestämmelser om tillämplig lag föreslås i 168 §.

Sjölagskommittén utgår från — i likhet med kommittéerna i Danmark, Finland och Norge — att de fristående konossementslagarna förblir i kraft endast en kort övergångsperiod sedan den nu ifrågasatta lagstiftningen trätt i kraft. Kommittéförslaget innehåller emellertid en ändring även av konossementslagens materiella regler (4 § 5 mom.) för att uppnå överensstämmelse i behandlingen av den ovan berörda frågan om bortfraktarens ansvar för skada på grund av dröjsmål.

Bilaga 1 Nordiska parallelltexter¹

Dansk text

FEMTE KAPITEL

Om befordring af gods.

I. Indledende bestemmelser.

§ 71

Stk. 1. Ved "bortfragter" forstås i dette kapitel den, der slutter aftale om befordring af gods med skib for en anden, befragteren. Bortfragteren kan være reder, befragter (underbortfragter) eller anden.

Stk. 2. Rejsebefragtning foreligger, hvor fragten skal betales pr. rejse, tidsbefragtning, hvor fragten skal betales pr. tidsenhed.

Stk. 3. Rejsebefragtning kan være helbefragtning, delbefragtning eller stykgodsbefragtning. Delbefragtning foreligger, når aftalen omfatter mindre end et helt skib eller en fuld ladning, og der benyttes certeparti.

§ 72

Med undtagelse af, hvad der følger af § 122, § 123 og § 168 kommer bestemmelserne i dette kapitel kun til anvendelse, såfremt andet ikke er aftalt eller følger af sædvane.

Norsk text

KAP. 5

Befordring av gods.

I. Innledende bestemmelser.

§ 71

Med bortfrakter forstås i dette kapittel den som ved avtale påtar seg befordring av gods med skip for en annen, befrakteren. Bortfrakteren kan være reder, befrakter (frembortfrakter) eller annen.

Reisebefraktning foreligger hvor frakten skal betales pr. reise, tidsbefraktning hvor frakten skal betales pr. tidsenhet.

Reisebefraktning kan være helbefraktning, delbefraktning eller stykgodsbefraktning. Delbefraktning foreligger hvor avtalen gjelder mindre enn et helt skip eller en full last og det brukes certeparti.

§ 72

Med unntak av det som følger av §§ 122, 123 og 168, får bestemmelsene i dette kapittel bare anvendelse for så vidt ikke annet er avtalt eller følger av sædvane.

¹ Finlandssvensk lagtext föreligger ej i slutlig avfattning. Den väntas i huvudsak komma att överensstämma med svensk text.

Svensk text

FEMTE KAPITLET

Om befordran av gods

I. Inledande bestämmelser.

71 §

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

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

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

72 §

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

§ 73

Angår fragtaftalen et bestemt skib, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib.

§ 74

Angår fragtaftalen et helt skib eller en fuld ladning kan bortfragteren ikke medtage gods for andre end befragteren.

§ 75

Overdrager befragteren sine rettigheder efter fragtaftalen til en anden, eller udnytter han fragtaftalen ved underbortfragtning, vedbliver han at være ansvarlig for, at aftalen opfyldes.

II. Rejsebefragtning

Sødygtighed.

§ 76

Bortfragteren skal med tilbørlig omhu sørge for, at skibet er sødygtigt, herunder at det er tilstrækkelig bemandedt, provianteret og udrustet, og at lastrum, køle- og fryserum og alle andre dele af skibet, hvor gods lastes, er i behørig stand til modtagelse, befordring og bevaring af godset.

§ 95

Stk. 1. Bortfragteren eller skibsføreren eller den, som bortfragteren ellers har bemyndiget dertil, skal på afladerens forlangende, og når de nødvendige papirer og oplysninger foreligger, udstede modtagelseskonnossement for godset, når han har modtaget det i sin varetægt.

Stk. 2. Når godset er indlastet, kan afladeren forlange, at der udstedes ombordkonnossement, der angiver, at indlastning har fundet sted. Såfremt der er udfærdiget modtagelseskonnossement til afladeren, skal dette

§ 73

Gjelder fraktavtalen et bestemt skib, kan bortfrakteren ikke opfylde avtalen med et annet skip.

§ 74

Gjelder fraktavtalen et helt skip eller en full last, kan bortfrakteren ikke ta med gods for andre enn befrakteren.

§ 75

Overdrar befrakteren sine rettigheter etter fraktavtalen til en annen eller utnytter han avtalen ved frembortfraktning, vedblir han å være ansvarlig for at avtalen oppfylles.

II. Reisebefraktning

Sjødyktighet.

§ 76

Bortfrakteren skal med tilbørlig omhu sørge for at skipet er sjødyktig, herunder at det er tilstrekkelig utrustet, bemannet og proviantert, og for at lasterom, kjøle- og fryserom og alle andre deler av skipet hvor gods lastes, er i forsvarlig stand til mottagelse, befordring og bevaring av godset.

§ 95

Etter å ha mottatt godset i sin varetekt, skal bortfrakteren eller skibsføreren eller den bortfrakteren ellers har bemyndiget, på avlasterens forlangende utstede mottakskonnossement, forutsatt at de nødvendige papirer og opplysninger foreligger.

Når godset er innlastet, kan avlasteren forlange utstedt ombordkonnossement, som angir at innlasting er foretatt. Har han tidligere fått mottakskonnossement, er det dog et vilkår at han leverer dette tilbake. I stedet for at det utstedes nytt konnosse-

73 §

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

74 §

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

75 §

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

II. Om resebefraktning

Om fartygets behöriga skick

76 §

Bortfraktaren skall med tillbörlig omsorg sörja för att

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

§ 95

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

När godset inlastats, skall bortfraktaren, befälhavaren eller den som eljest är därtill bemyndigad på avlastarens begäran utfärda ombordkonossement. Har mottagningskonossement utfärdats, skall det återlämnas innan ombordkonossement utfärdas. An-

tilbageleveres, når han modtager ombordkonossement. I stedet for udstedelse af nyt konossement kan modtagelseskonossementet påtegnes om navnet på det eller de skibe, som godset er blevet indlastet i, og om tiden for indlastningen. Når modtagelseskonossementet er påtegnet således, betragtes det som et ombordkonossement.

Stk. 3. Medfører det ikke væsentlig ulempe, kan afladeren kræve særskilte konossementer for de enkelte dele af godset mod at erstatte bortfragteren deraf følgende udgifter.

Stk. 4. Udfærdiges der i henhold til fragtaftalen konossement med andre vilkår end fastsat i aftalen, og medfører dette forøget ansvar for bortfragteren, skal befragteren holde ham skadesløs.

§ 97

Stk. 1. Har gods forårsaget skade eller tab for bortfragteren, er afladeren pligtig at betale erstatning, såfremt han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i fejl eller forsømmelse.

Stk. 2. Er skaden eller tabet forårsaget af let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods, der er indlastet, uden at bortfragteren har kendt dets beskaffenhed, er afladeren ansvarlig for al skade, der direkte eller indirekte hidrører fra eller forårsages af indlastningen, selv om der ikke foreligger fejl eller forsømmelse.

§ 98

Stk. 1. Rejsen skal udføres med tilbørlig hurtighed.

Stk. 2. Deviation kan kun gøres for at redde menneskeliv, for at bjærge skib eller gods eller af anden rimelig grund.

§ 101

Stk. 1. Bortfragteren skal anvende tilbørlig omhu med hensyn til lastningen, stuvningen, behandlingen, befordringen, beva-

ment, kan mottakskonossementet gis påtegning om navnet på det eller de skip som godset er innlastet i, og om tiden for innlastingen. Når mottakskonossementet har fått slik påtegning, anses det som ombordkonossement.

Hvis det ikke medfører vesentlig ulempe, kan avlasteren kreve særskilte konossementer for de enkelte deler av godset mot å erstatte bortfrakteren de utgifter som derav følger.

Blir det i henhold til fraktavtalen utstedt konossement med andre vilkår enn fastsatt i avtalen, og dette medfører øket ansvar for bortfrakteren, skal befrakteren holde ham skadesløs.

§ 97

Har gods forårsaket tap for bortfrakteren, plikter avlasteren å betale erstatning dersom han selv eller noen som han svarer for, har gjort seg skyldig i feil eller forsømmelse.

Er tapet forårsaket av lett antennelig, eksplosivt eller annet farlig gods, som er innlastet uten at bortfrakteren kjente dets beskaffenhet, er avlasteren ansvarlig for alt tap som direkte eller indirekte er en følge av at godset er innlastet, selv om feil eller forsømmelse ikke er utvist.

§ 98

Reisen skal utføres med tilbørlig hurtighet.

Devisjon kan bare foretas for å redde menneskeliv eller berge skip eller gods eller av annen rimelig grunn.

§ 101

Bortfrakteren skal anvende tilbørlig omhu med hensyn til lasting, stuving, behandling, befordring, lossing og omsorg for godset, og

tecknas på mottagningskonossementet namnet på det eller de fartyg, i vilka godset lastats, samt tid för lastningen, utgör handlingen ombordkonossement.

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

Utfärdas enligt åtagande i fraktavtalet konossement med andra villkor för godsets befordran än de i avtalet upptagna och åsamkas bortfraktaren därigenom ökat ansvar, skall befraktaren hålla honom skadeslös.

97 §

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

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

98 §

Resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet.

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

101 §

Bortfraktaren skall lasta, stuva, behandla, befordra, förvara och lossa godset på lämpligt och omsorgsfullt sätt. I övrigt skall han

ringen og losningen af og omsorgen for godset og skal i øvrigt varetage ejerens tarv fra modtagelsen til afleveringen af godset.

Stk. 2. I tilfælde af skade på eller tab af gods skal bortfrakteren snarest muligt underrette ladningsejeren eller, såfremt denne ikke kan nås, afladeren.

skal for øvrig varetage eierens tarv fra mottagelsen til afleveringen av godset.

I tilfelle av skade på eller tap av gods skal bortfrakteren snarest mulig underrette eieren. Kan eieren ikke nås, gis underretningen til avlasteren.

§ 118

Stk. 1. Bortfrakteren er ikke ansvarlig for tab af eller skade som følge af usødygtighed, medmindre denne er en følge af, at bortfrakteren eller nogen han svarer for ikke med tilbørlig omhu har sørget for, at skibet var sødygtigt ved rejsens begyndelse. Bevisbyrden for, at tilbørlig omhu er udvist, påhviler den, der gør gældende, at han er ansvarsfri.

Stk. 2. Bortfrakteren er ikke ansvarlig for tab eller skade, der er en følge af deviation, som er tilladt ifølge § 98 eller af:

a) fejl eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen af skibet udvist af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste,

b) brand, medmindre den er forårsaget ved fejl eller forsømmelse af bortfrakteren

§ 118

Bortfrakteren er ikke ansvarlig for tap eller skade som følge av usjødyktighet, med mindre denne skyldes at bortfrakteren eller noen som han svarer for, ikke har utvist tilbørlig omhu med hensyn til å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisen begynnelsen. Bevisbyrden for at tilbørlig omhu er utvist, påhviler den som påberoper seg ansvarsfrihet.

Bortfrakteren er heller ikke ansvarlig om tapet eller skaden er en følge av deviasjon som er tillatt etter § 98, eller en følge av:

a) 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:

b) brann som ikke skyldes feil eller forsømmelse av bortfrakteren selv;

iakttaga lastägarens rätt och bästa från det han mottager godset till dess han lämnar ut det.

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

102 §

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

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

Kan godset icke förvaras utan fara för förskämning eller snar förstörelse eller skulle lastägarens kostnad för dess förvarande eller fortskaffande till bestämmelseorten uppenbarligen bliva alltför hög, får bortfraktaren sälja godset.

118 §

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

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

a) fel eller försummelse, vartill befälhavaren, medlem av besättningen, lots eller annan som utför arbete i fartygets tjänst gjort sig

selv,

c) farer og ulykker, der er særlige for søfarten,

d) naturkatastrofer,

e) krigshandlinger,

f) sørøveri eller andre samfundsfjendtlige handlinger,

g) beslaglæggelse eller anden indgriben af regenter, magthavere eller folk, så vel som retslig beslaglæggelse,

h) karantænehindringer,

i) handling eller undladelse af afladeren eller godsets ejer, hans agent eller repræsentant,

j) strejke, lockout eller anden standsning af eller hindring for arbejdet, uanset dens årsag og omfang,

k) oprør eller borgerlige uroligheder,

l) redning af menneskeliv eller bjærgning af skib eller gods eller forsøg herpå,

m) godsets skjulte fejl, dets særlige beskaffenhed eller dets egenartede mangler,

n) utilstrækkelig indpakning,

o) utilstrækkelig eller unøjagtig mærkning,

p) skjulte fejl ved skibet, der ikke kan opdages ved tilbørlig omhu,

q) enhver anden årsag, der ikke hidrører fra fejl eller forsømmelse af bortfrakteren eller nogen, han svarer for. Bevisbyrden for, at sådan fejl eller forsømmelse ikke har medvirket til tabet eller skaden, påhviler den, der gør gældende, at han er ansvarsfri efter denne bestemmelse.

Stk. 3. Bortfrakterens erstatningspligt kan nedsættes eller helt bortfalde, dersom han beviser, at befrakteren eller nogen han svarer for ved fejl eller forsømmelse har medvirket til skaden.

§ 119

Stk. 1. Er let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods indlastet, uden at bortfrakteren har kendt dets beskaffenhed, kan han efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at

c) sjøens farer eller ulykker;

d) naturkatastrofe;

e) krigshandling;

f) handling av sjørøvere eller andre samfunnsfiender;

g) beslag eller annen inngripen av en regjering eller annen makthaver eller rettslig beslagleggelse;

h) karantænehindring;

i) handling eller unnlatelse av avlasteren eller eieren av godset eller av hans agent eller representant;

j) streik, lockout eller annen stans eller hindring i arbeidet, uansett årsak og omfang;

k) opprør eller borgerlige uroligheter;

l) redning av menneskeliv eller berging av skip eller gods eller forsøk herpå;

m) godsets skjulte feil, dets særlige beskaffenhet eller iboende mangler;

n) utilstrekkelig pakning;

o) utilstrekkelig eller unøyaktig merking;

p) skjulte feil ved skipet som ikke kunne oppdages ved tilbørlig aktsomhet;

q) enhver annen årsak som ikke skyldes feil eller forsømmelse av bortfrakteren eller noen som han svarer for, men bevisbyrden for at slik feil eller forsømmelse ikke har medvirket til tapet eller skaden, påhviler den som gjør krav på ansvarsfrihet etter denne bestemmelse.

Bortfrakterens ansvar kan nedsettes etter alminnelige erstatningsregler, dersom det bevises at befrakteren eller noen som han svarer for, har forsettlig eller uaktsomt medvirket til tapet eller skaden.

§ 119

Er lett antennelig, eksplosivt eller annet farlig gods innlastet uten at bortfrakteren kjente dets beskaffenhet, kan han etter omstendighetene losse, uskadeliggjøre eller tilintetgøre godset uten plikt til å erstatte det

skyldig vid navigeringen eller handhavandet av fartyget;

b) brand, som ej vållats genom fel eller försummelse av bortfraktaren själv;

c) fara eller olycka säregen för sjön;

d) högre hand;

e) krigshandling;

f) sjöröveri eller annan samhällsfientlig handling;

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

h) karantän;

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

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

k) uppror eller oroligheter;

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

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

n) bristfällig förpackning;

o) bristfällig eller oriktig märkning;

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

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

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

119 §

Har lättantändligt, explosivt eller annat farligt gods inlastats utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet, får han efter omständigheterna föra iland, förstöra eller oskadliggöra godset utan skyldighet att ersät-

erstatte skaden.

Stk. 2. Selv om bortfrakteren ved indlastningen kendte godsets beskaffenhet, kan han efter omstændighederne uden anden pligt til at erstatte skaden, end der måtte følge af reglerne om almindelig havari, losse, uskadelliggøre eller tilintetgøre godset, såfremt der senere oppstår fare for mennesker, skib eller gods, der gør det uforsvarligt at beholde godset om bord.

§ 120

Stk. 1. Bortfrakterens ansvar for tap eller skade på eller vedrørende godset skal ikke i noget tilfælde overstige 10 000 frcs. for hvert kollo eller anden enhed af godset eller 30 frcs. pr. kilo bruttovægt af det gods, som er tabt eller skadet, eller som tabet i øvrigt vedrører, afhængigt af hvad der giver det højeste beløb. Ved francs forstås den i § 235, stk. 3, omhandlede møntenhed. Datoen for omregning skal bero på domstolslandets lovgivning.

Stk. 2. Såfremt der anvendes container, pallet eller lignende transportindretning til at samle godset, skal det antal kolli eller andre enheder, som er opført i konnossement eller andet modtagelsesbevis for befordringen som pakket i vedkommende indretning, anses at udgøre antallet af kolli eller enheder ved anvendelse af bestemmelserne i stk. 1. Bortset herfra anses transportindretningen for at udgøre kolloet eller enheden.

Stk. 3. Ved overenskomst mellem bortfrakteren og afladeren kan der fastsettes højere maksimumsbeløb end nævnt i stk. 1 og 2 for bortfrakterens ansvar. Såfremt afladeren før indlastningen har givet opplysning om godsets art og værdi, og opplysningen uden forbehold er optaget i konnossement eller andet modtagelsesbevis for befordringen, skal denne værdi gælde som grænse for bortfrakterens ansvar, hvis dette fører til en høyere ansvarsgrænse end reglerne i stk. 1 og 2. Den skal endvidere anses for at udgøre godsets værdi, hvis ikke andet bevises.

Stk. 4. Erstatningen fastsettes med utgangspunkt i verdien af godset på den plads og det tidspunkt, hvor godset i overensstem-

tap som derved voldes.

Selv om bortfrakteren ved innlastingen kjente godsets beskaffenhet, kan han etter omstendighetene losse, uskadelliggøre eller tilintetgjøre det uten plikt til å betale erstatning, bortsett fra mulig bidrag til felleshavari, dersom det senere oppstår en fare for mennesker, skip eller last som gjør det uforsvarlig å beholde godset om bord.

§ 120

Bortfrakterens ansvar for tap av eller skade på eller vedrørende gods skal ikke i noe tilfelle overstige 10 000 francs for hvert kollo eller annen enhet av godset eller 30 francs for hvert kilogram av bruttovekten av det gods som er tapt eller skadet eller som tapet for øvrig vedrører. Den av ansvarsgrensene som i hvert enkelt tilfelle gir det høyeste ansvar, skal anvendes. Med franc forstås den enhet som er nevnt i § 326.

Er godset samlet i konteiner eller på pall eller lignende innretning, skal det antall kolli eller andre enheter som er oppført i konnossementet eller fraktbrevet som vedkommende innretnings innhold, anses som antallet kolli eller enheter ved anvendelsen av reglene i første ledd. Ellers anses innretningen å utgjøre kolloet eller enheten.

Ved overenskomst mellom bortfrakteren og avlasteren kan det fastsettes høyere grense for bortfrakterens ansvar enn bestemt i første og annet ledd. Dersom avlasteren før innlastingen har gitt opplysning om godsets art og verdi, og opplysningen uten forbehold er tatt inn i konnossementet eller fraktbrevet, gjelder denne verdi som grense for bortfrakterens ansvar hvis han derved får høyere ansvar enn etter reglene i første og annet ledd, og verdien anses å svare til godsets verdi om ikke annet bevises.

Erstatningen fastsettes med utgangspunkt i verdien av godset på det sted og det tidspunkt hvor det i henhold till fraktavtalen ble losset eller skulle ha vært losset fra skipet. Verdien bestemmes etter børsprisen eller – i mangel herav – etter markedsprisen;

ta skadan.

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

120 §

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

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

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

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

melse med fragtaftalen blev eller skulle have været losset fra skibet. Godsets værdi skal fastsættes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen, eller, såfremt der hverken findes en børspris eller en markedspris, efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet.

Stk. 5. Bortfragteren kan ikke påberåbe sig ansvarsbegrænsning efter denne paragraf, hvis det bevises, at han selv har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

Stk. 6. Bortfragteren er ikke i noget tilfælde ansvarlig for tab af eller skade på eller i forbindelse med godset, såfremt afladeren svigagtigt har givet urigtige oplysninger om godsets art eller værdi i konnossementet eller andet modtagelsesbevis for befordringen.

§ 121

Stk. 1. Er godset udleveret, uden at modtageren har givet bortfragteren skriftlig meddelelse om tab eller skade, som modtageren havde opdaget eller burde have opdaget, og om tabets eller skadens almindelige natur, anses alt gods for udleveret i den stand, som er beskrevet i konnossementet eller andet modtagelsesbevis for befordringen, hvis ikke modbevis føres. Kunne tabet eller skaden ikke opdages ved udleveringen, gælder det samme, hvis den skriftlige meddelelse ikke er givet senest tre dage efter.

Stk. 2. Skriftlig underretning kræves dog ikke, såfremt godsets tilstand er blevet undersøgt i fællesskab ved udleveringen.

Stk. 3. Når skade eller tab er eller må formodes at være indtruffet, skal bortfragteren og modtageren give hinanden rimelig adgang til på bekvem måde at besigtige godset og forvise sig om vægt, mål og stykketal.

§ 122

Stk. 1. Ethvert forbehold i fragtaftalen om befrielse fra eller indskrænkninger i bortfragterens ansvar i medfør af §§ 118 och 120 er for tiden fra lastningens begyndelse til

finnes heller ikke slik pris, bestemmes verdien etter vanlig verdi av gods av samme art og kvalitet.

Bortfrakteren kan ikke påberope seg ansvarsbegrænsning etter denne paragraf hvis det bevises at han selv har voldt tapet forsettlig eller grovt uaktsomt med forståelse av at tap sannsynligvis ville bli voldt.

Har avlasteren svikaktig gitt uriktig opplysning om godsets art eller verdi i konnossementet eller fraktbrevet, er bortfrakteren uten ansvar for tap av eller skade på eller vedrørende godset.

§ 121

Er godset utlevert uten at mottakeren har gitt bortfrakteren skriftlig meddelelse om tap eller skade som mottakeren hadde oppdaget eller burde ha oppdaget, og om tapets eller skadens alminnelige natur, anses alt gods for utlevert i slik stand som beskrevet i konnossementet eller fraktbrevet, hvis ikke motbevis føres. Kunne tapet eller skaden ikke oppdages ved utleveringen, gjelder det samme hvis den skriftlige meddelelse ikke er gitt senest tre dager etter.

Skriftlig meddelelse trengs ikke hvis godsets tilstand i begge parters nærvær er brakt på det rene ved utleveringen.

Når tap eller skade er eller må formodes å være inntruffet, skal bortfrakteren og mottakeren gi hverandre rimelig adgang til å besiktige godset og forvise seg om vekt, mål og stykketal.

§ 122

For tap eller skade voldt ved hendelse inntruffet i tiden fra og med lastingen til og med lossingen, kan bortfrakteren i fart som nevnt i § 168 ikke gyldig fraskrive seg ansvar

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

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

121 §

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

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

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

122 §

Förbehåll om befrielse från eller inskränkning av bortfraktarens ansvarighet enligt 118 och 120 §§ är i sådan fart som avses i 168 § utan verkan för tiden från lastningens början

losningens afslutning ugyldig i sådan fart, som omtales i § 168. Denne regel finder ikke anvendelse på aftale om transport af levende dyr eller af last, der i fragtaftalen er angivet som dækslast og virkelig føres på dæk.

Stk. 2. Aftaler, der har til formål at overdrage retten til erstatning ifølge forsikringsaftale til bortfragteren og lignende aftaler, skal betragtes som forbehold om fritagelse fra ansvar.

Stk. 3. Reglerne i denne paragraf er ikke til hinder for i fragtaftalen at optage bestemmelser om fælles-havari.

Stk. 4. Hvis godsets usædvanlige beskaffenhed eller tilstand eller de særlige omstændigheder eller vilkår, hvorunder befordringen skal finde sted, gør det rimeligt, at der træffes aftale om indskrænkning i bortfragterens forpligtelser eller udvidelse af hans rettigheder, er aftalen gyldig, såfremt der ikke udstedes konnossement, men vilkårene optages i et modtagelsesbevis, der skal være et ikke-negotiabelt dokument og betegne sig som sådant.

§ 122 a

Stk. 1. Bestemmelserne i §§ 118–121 om bortfragterens indsigelser og ansvarsbegrænsninger skal anvendes på ethvert krav mod bortfragteren for tab eller skade på gods, der er omfattet af en fragtaftale, hvad enten kravet baseres på kontraktsforhold eller på ansvar uden for kontraktsforhold.

Stk. 2. Hvis et sådant krav rejses mod bortfragterens folk eller nogen, for hvem bortfragteren svarer, skal disse have ret til at benytte sig af indsigelser og ansvarsbegrænsninger, som bortfragteren kan påberåbe sig. Det samlede ansvar for bortfragteren og de nævnte personer skal ikke i noget tilfælde overstige den grænse, som fremgår af § 120.

Stk. 3. Bestemmelsen i stk. 2 kan ikke benyttes af den, om hvem det bevises, at han har forvoldt tabet eller skaden forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget.

etter § 118 eller ta forbehold om lavere ansvarsgrense enn bestemt i § 120. Dette gjelder dog ikke befordring av levende dyr eller av gods som i fraktaftalen er angitt som dekkslast og føres på dekk.

Forbehold om overdragelse til bortfrakteren av rett til erstatning ifølge forsikringsavtale og lignende forbehold anses som fraskrivelse av ansvar.

Reglene i denne paragraf innskrenker ikke adgangen til å innta bestemmelse om felleshavari i fraktaftalen.

Hvis godsets usedvanlige beskaffenhet eller tilstand eller de særlige omstendigheter eller vilkår hvorunder befordringen skal foregå, gjør det rimelig at det treffes særskilt avtale om innskrenkning i bortfrakterens plikter eller utvidelse av hans rettigheter, er avtalen gyldig såfremt det ikke utstedes konnossement, men vilkårene inntas i et motaksbevis, som skal være et ikke negotiabelt dokument og betegne seg som sådant.

§ 122 a

Bestemmelsene i §§ 118–121 om bortfrakterens innsigelser og om grensene for hans ansvar gjelder selv om kravet mot ham ikke grunnes på fraktaftalen.

De nevnte bestemmelser gjelder tilsvarende for de som bortfrakteren svarer for. Det samlede ansvar som kan pålegges dem og bortfrakteren, skal ikke overstige den grense som gjelder for ham.

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

till lossningens slut. Vad nu sagts gäller dock ej befordran av levande djur samt gods som i fraktavtalet anges såsom lastat på däck och befordras på det sättet.

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

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

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

122 a §

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

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

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

§ 123

Stk. 1. Udføres en befordring helt eller delvis af en anden end bortfragteren, finder bestemmelserne om bortfragterens ansvar i §§ 118–122 a tilsvarende anvendelse for den, som udfører befordringen. Denne hæfter overfor befragteren solidarisk med bortfragteren. Det samlede ansvar kan ikke overstige de i § 120 fastsatte ansvarsgrænser.

Stk. 2. Er det aftalt, eller fremgår det af omstændighederne, at befordringen af godset helt eller delvis skal udføres af en anden end bortfragteren, kan bortfragteren uanset bestemmelserne i § 122 forbeholde sig ansvarsfrihed for tab eller skade, der indtræffer, mens godset er i den anden fragtførers varetægt. Bortset herfra kan bestemmelsen i stk. 1 ikke fraviges til skade for befragteren. Dette gælder også efter, at konnossement er udstedt.

§ 128

Dersom fragtaftalen gælder et bestemt skib, og dette går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, er bortfragteren ikke forpligtet til at udføre befordringen.

§ 129

Stk. 1. Er en del af rejsen udført, når befragtningen hæves efter § 126, eller falder bortfragterens pligt til at udføre befordringen bort efter § 128, kan han kræve afstandsfragt for gods, der er i behold.

Stk. 2 og 3: Uændret.

§ 123

Blir en befordring helt eller delvis utført av en annen enn bortfrakteren, skal bestemmelsene om bortfrakterens ansvar etter §§ 118–122 a gjelde tilsvarende også for den som utfører befordringen. Overfor befrakteren hefter han solidarisk med bortfrakteren; det samlede ansvar som kan pålegges dem, skal ikke overstige de grenser som gjelder etter § 120.

Er det avtalt eller klart forutsatt at en befordring helt eller for en bestemt del skal utføres av en annen fraktfører, kan bortfrakteren uten hinder av bestemmelsene i § 122 forbeholde seg ansvarsfrihet for så vidt gjelder tap eller skade voldt ved hendelser inntruffet mens godset er i den annen fraktførers varetekt. For øvrig kan reglene i første ledd ikke fravikes til skade for befrakteren; dette gjelder også etter at konnossement er utstedt.

§ 128

Dersom fraktavtalen gjelder et bestemt skip og dette går tapt eller blir uistandssettelig, plikter bortfrakteren ikke å utføre befordringen.

§ 129 første ledd

Er en del av reisen utført når fraktavtalen heves etter § 126 eller bortfrakterens plikt til å utføre befordringen faller bort etter § 128, kan han kreve avstandsfrakt for gods som er i behold.

123 §

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

Är det avtalat eller framgår det av omständigheterna att befordringen skall helt eller till bestämd del utföras av annan än bortfraktaren, får bortfraktaren utan hinder av bestämmelserna i 122 § förbehålla sig frihet från ansvarighet för förlust eller skada som orsakats av händelse medan godset är i den andres vård. I övrigt få bestämmelserna i första stycket ej genom avtal åsidosättas till befraktarens nackdel; detta gäller även sedan konossement blivit utfärdat.

128 §

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

129 §

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

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

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

§ 130

Oppstår det tab eller skade som følge af forsinkelse på bortfrakterens side eller som følge af, at hans pligt til at udføre befordringen falder bort efter § 128, og er tabet eller skaden ikke omfattet af § 118, finder bestemmelserne i § 118 tilsvarende anvendelse på bortfrakterens ansvar.

§ 135

Stk. 1. Viser det sig, efter at fragtaftalen er sluttet, at udførelse af rejsen vil medføre fare for skib eller gods som følge af krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder, søroveri eller andet væbnet overfald, eller at faren herfor er blevet væsentligt forøget, kan såvel bortfrakteren som befragteren hæve fragtaftalen uden pligt til at betale erstatning, selv om rejsen er begyndt. Den, som vil hæve fragtaftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Undlader han dette, er han pligtig at erstatte den deraf følgende skade.

Stk. 2. Kan faren afværges ved, at en del af godset bliver tilbage eller losses, kan fragtaftalen kun hæves, for så vidt angår denne del. Bortfrakteren kan dog, når det ikke medfører skade for anden befragter, hæve fragtaftalen i dens helhed, medmindre på opfordring erstatning for fragttab og anden skade betales eller sikkerhed stilles derfor.

Stk. 3. Bestemmelserne i §§ 129 og 134, 2. stk., får tilsvarende anvendelse.

IV Konnossement

§ 151

Stk. 1. Ved et "konnossement" forstås et af bortfrakteren eller på hans vegne underskrevet dokument, hvori det erkendes, at gods er modtaget til befordring eller indlastet samt arten og mængden heraf, forudsat at dokumentet betegnes som konnossement eller angiver, at godset kun vil blive udleveret

§ 130

Oppstår det som følge av forsinkelse på bortfrakterens side eller som følge av at hans plikt til å utføre befordringen faller bort etter § 128, tap eller skade som ikke omfattes av § 118, gjelder dog reglene om bortfrakterens ansvar i § 118 tilsvarende.

§ 135 første ledd

Viser det seg etter at fraktavtalen er sluttet, at reisen vil medføre fare 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 befrakteren 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.

IV Konnossement

§ 151

Med konnossement forstås et av bortfrakteren eller på hans vegne underskrevet dokument hvori erkjennes at gods av nærmere angitt art og mengde er mottatt til befordring eller innlastet, forutsatt at dokumentet betegner seg som konnossement eller angir at godset bare vil bli utlevert mot tilbakeleve-

130 §

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

135 §

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

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

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

IV. Om konossement

151 §

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

mod dokumentets tilbagelevering.

Stk. 2. Et konnossement skal angive dag og sted for udstedelsen og afladerens navn. Et modtagelseskonnossement skal angive stedet for modtagelsen af godset. Et ombordkonnossement skal angive skibets navn og nationalitet og sted for indlastningen.

§ 152

Stk. 1. I konnossementet skal på afladerens forlangende optages angivelse af:

1. godsets nærmere angivne art og dets vægt, mål eller stykketal efter afladerens skriftlige opgivelse,

2. de nødvendige identitetsmærker, således som de skriftligt opgives af afladeren, før indlastningen af godset begynder, dog kun for så vidt de er tydeligt anbragt på godset eller indpakningen på en sådan måde, at de under almindelige omstændigheder vil vedblive at være kendelige til rejsens slutning,

3. godsets synlige tilstand,

4. for modtagelseskonnossement, dagen da gods blev modtaget, og for ombordkonnossement, dagen da indlastningen blev afsluttet,

5. hvor og till hvem godset skal udleveres,

6. fragtens størrelse og de øvrige vilkår for befordingen og udleveringen af godset.

Stk. 2. Bortfragteren er dog ikke forpligtet til uden forbehold i konnossementet at optage angivelse om godsets nærmere angivne art, mærker, vægt, mål eller stykketal, om hvis rigtighed han har rimelig grund til at tvivle eller ikke med rimelighed har kunnet forvisse sig.

§ 153

Afladeren er over for bortfragteren ansvarlig for rigtigheden af de angivelser om godset, der efter hans opgivelse og på hans forlangende er optaget i konnossementet.

ring av dokumentet.

Konnossementet skal angive dag og sted for utstedelsen og avlasterens navn. Et mottakskonnossement skal dessuten angie sted for mottagelsen av godset. Et ombordkonnossement skal angie skipets navn og nasjonalitet og sted for innlastingen.

§ 152

I konnossementet skal på avlasterens forlangende tas inn opplysninger om:

1. godsets art og enten dets vekt, mål eller stykketal, etter avlasterens skriftlige oppgave;

2. de nødvendige identitetsmerker slik som de skriftlig oppgis av avlasteren før innlastingen av godset begynner, forutsatt at merkene er tydelig anbrakt på godset eller pakningen på en slik måte at de under vanlige forhold vil holde seg til reises slutt;

3. godsets synlige tilstand;

4. for mottakskonnossement dagen da godset ble mottatt, og for ombordkonnossement dagen da innlasting ble avsluttet;

5. hvor og til hvem godset skal utleveres;

6. fraktens størrelse og de øvrige vilkår for befordingen og utleveringen av godset.

Bortfrakteren plikter dog ikke uten forbehold å ta inn i konnossementet oppgaver om godsets art eller om vekt, mål, stykketal eller merker, hvis han har rimelig grunn til å dra oppgavene riktighet i tvil eller ikke med rimelighet har kunnet forvisse seg om riktigheten.

(Norsk § 153 som i gjeldende lov.)

handlingens återfående.

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

152 §

I konossementet skall på avlastarens begäran angivas:

1. godsets art och antingen dess vikt, mått eller stycketal, enligt avlastarens skriftliga uppgift;

2. de märken som fordras för att identifiera godset, sådana avlastaren skriftligen uppgivit dem före lastningens början, förutsatt att märkena tydligt anbragts på godset eller dess förpackning på sådant sätt att de under vanliga förhållanden förbliva läsliga till resans slut;

3. godsets synliga tillstånd;

4. i fråga om mottagningskonossement dagen då godset mottagits och i fråga om ombordkonossement dagen då inlastningen avslutats;

5. var och till vem godset skall lämnas ut på bestämmelseorten;

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

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

153 §

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

§ 154

Et konnossement kan udstedes til bestemt person, til bestemt person eller ordre, eller til inhænderen. Et konnossement, der er udstedt til bestemt person, anses som ordrekonnossement, hvis ikke forbehold er taget ved ordene "ikke til ordre" eller på anden måde.

§ 159

Om mortifikation af et bortkommet konnossement gælder reglerne i lovgivningen om mortifikation af værdipapirer. Godset kan kræves udleveret mod sikkerhedsstillelse for krav, som indehaveren af det bortkomne konnossement måtte gøre gældende mod bortfragteren, når offentlig indkaldelse har fundet sted eller efter særlig kendelse af retten.

§ 161

Stk. 1. Konnossement gælder som bevis for, at bortfragteren har modtaget og indlastet godset, således som det er beskrevet i konnossementet, medmindre andet bevises. Dog er modbevis ikke tilladt, når konnossementet er blevet overdraget til en tredjemand, som var i god tro.

Stk. 2. Har bortfragteren vidst eller burde han have indset, at en oplysning om godset er urigtig, kan han ikke til fritagelse for ansvar påberåbe sig dens urigtighed, medmindre han i konnossementet har gjort udtrykkelig bemærkning herom.

§ 162

Bestemmelsen i § 161, stk. 1, finder tilsvarende anvendelse, såfremt en skade på godset eller en mangel ved indpakningen ikke er angivet i konnossementet, skønt bortfragteren har eller burde have opdaget dem.

§ 154 første ledd, nytt annet punktum

Er konnossementet utstedt til en bestemt person, anses det som ordrekonnossement når det ikke er tatt forbehold ved ordene "ikke til ordre" eller på annen måte.

§ 156 annet ledd oppheves. Någjeldende tredje ledd blir annet ledd.

§ 161

Konnossementet gjelder som bevis for at bortfrakteren har mottatt og lastet godset slik det er beskrevet i konnossementet, for så vidt ikke annet bevises. Motbevis kan dog ikke føres om konnossementet er ervervet av tredjemann i god tro.

Har bortfrakteren visst eller burde han ha innsett at en opplysning om godset er uriktig, blir han ikke fri for ansvar, selv om forbehold er tatt, med mindre konnossementet inneholder uttrykkelig anmerkning om at opplysningen er uriktig.

§ 162

Reglene i § 161 første ledd gjelder tilsvarende dersom en skade på godset eller en mangel ved pakningen ikke er anmerket i konnossementet skjønt bortfrakteren har eller burde ha oppdaget den.

154 §

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

161 §

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

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

162 §

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

Stk. 1. Ved gennemgangskonnossement forstås et konnossement, hvori det angives, at befordringen af godset delvis skal udføres ved en anden end bortfragteren. Bestemmelserne om konnossementer finder tilsvarende anvendelse på gennemgangskonnossementer.

Stk. 2. Er gennemgangskonnossement udstedt, må der ikke for en del af befordringen udstedes særskilt konnossement, uden at det deri angives, at godset er under befordring på gennemgangskonnossement.

V. Anvendelseområde

§ 168

Stk. 1. Bestemmelserne i §§ 95, 97, 98 stk. 2, 101, stk. 1, 118–122 a, 123, stk. 1, 152, 161, 162 og 284 kan ved befordring i henhold til konnossement ikke fraviges ved aftale til skade for afladeren eller befragteren i videre omfang, end hvad der fremgår af § 122 og § 123, stk. 2.

Stk. 2. Skal fremmed ret anvendes på befordring i henhold til konnossement mellem havne i forskellige stater, skal de bestemmelser i den internationale konvention af 1924 om konnossementer som ændret ved protokol i 1968 eller i fremmed lov, som bygger på konventionens og protokollens regler, der svarer til de i stk. 1 nævnte bestemmelser, anvendes i følgende tilfælde:

1. når konnossementet udstedes her i riget eller i anden stat, som er tilsluttet nævnte konvention og protokol;

2. når befordringen sker fra en havn her i riget eller i en anden stat som nævnt;

3. når befordringen sker til en havn her i riget eller i Finland, Norge eller Sverige;

4. når konnossementet foreskriver, at reglerne i nævnte konvention og protokol eller i en lov, som gør dem anvendelige, skal gælde for aftalen.

Stk. 3. Uanset om konnossement er udstedt, gælder stk. 1 og stk. 2 for indenrigsfart i Danmark, Finland, Norge og Sverige og

Med gennemgangskonnossement forstås et konnossement hvori det er angitt at befordringen av godset delvis skal utføres av en annen enn bortfrakteren. Reglene om konnossement gjelder tilsvarende for gjennomgangskonnossement.

Er gjennomgangskonnossement utstedt, må det ikke for en del av befordringen utstedes særskilt konnossement uten at det deri angis at godset er under befordring på gjennomgangskonnossement.

V. Anvendelsesområde

§ 168

Bestemmelsene i §§ 95, 97, 98 annet ledd, 101 første ledd, 118–122 a, 123 første ledd, 152, 161, 162 og 284 første ledd nr. 7 og annet ledds første punktum kan ved befordring i henhold til konnossement ikke fravikes ved avtale til skade for avlaster eller befrakter i videre omfang enn det fremgår av § 122 og § 123 annet ledd.

Skal fremmed rett anvendes på befordring i henhold til konnossement mellom havner i forskjellige stater, skal de bestemmelser i den internasjonale konvensjon av 1924 om konnossementer, endret ved protokoll av 1968, eller i fremmed lov basert på konvensjonen og protokollen, som svarer til de i første ledd nevnte bestemmelser, anvendes i følgende tilfelle:

1. når konnossementet utstedes her i riket eller i en annen stat som står tilsluttet nevnte konvensjon og protokoll;

2. når befordringen skjer fra en havn her i riket eller i en annen stat som nevnt;

3. når befordringen skjer til en havn her i riket eller i Danmark, Finland eller Sverige;

4. når konnossementet foreskriver at reglene i nevnte konvensjon og protokoll eller i en lov som gjør dem anvendelige, skal gjelde for avtalen.

Uansett om konnossement er utstedt, skal det som er fastsatt i første og annet ledd,

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

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

V. Bestämmelsernas tillämpning

168 §

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

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

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

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

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

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

Oavsett om konossement är utfärdat skall

for fart mellom disse stater. I al anden fart gælder stk. 1 og stk. 2, når konnossement er udstedt i henhold til certeparti, kun for så vidt konnossementet bestemmer retsforholdet mellem bortfragteren og indehaveren.

gjelde for innenriks fart i Norge, Danmark, Finland og Sverige og for fart mellom disse stater. I all annen fart skal, i tilfelle hvor konnossement er utstedt i henhold til certeparti, det som er fastsatt i første og annet ledd, bare gjelde for så vidt konnossementet bestemmer rettsforholdet mellom bortfrakteren og innehaveren.

§ 284. Foreldelsesfrister

(Dansk text föreligger ej.)

Foreldelsesfristen for følgende fordringar er:

1. — 2. Som nå,
3. for fordring på erstatning for skade ved sammenstøt, to år fra den dag da skaden ble voldt;
4. — 6. Se utk. vedr. passasjeransvaret.
7. for fordring på erstatning etter § 118 eller for uriktige eller ufullstendige opplysninger i et konnossement, ett år fra den dag da godset ble utlevert eller skulle ha blitt utlevert;
8. for fordring på erstatning for tap ved at last er utlevert uten presentasjon av konnossement eller til feil person, ett år fra den dag da godset skulle ha vært utlevert, eller fra den dag da det ble utlevert hvis dette skjer på et senere tidspunkt;
9. — 11. Som någj. 5—7.

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 personskadepåstand regnes fristen for regresskravet bare fra den dag da erstatningskravet ble betalt.

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

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

(TIONDE KAPITLET)

233 §

Redaren är — — — fartygets tjänst.

Vad redare — — — vållat skadan.

Bestämmelser om redares frihet från och begränsning av ansvarighet i vissa fall meddelas i 118, 120, 190, 191 och 194 §§ samt i lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement. Om den begränsning av ansvarigheten vartill redaren därutöver är berättigad finnas bestämmelser i detta kapitel.

(FEMTONDE KAPITLET)

347 §

Nedanstående fordringar — — — från ilandstigningen;

6. fordran på ersättning på grund av att last gått förlorad eller skadats eller för annan förlust rörande lasten eller till följd av att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter, inom ett år från det avlämnande ägt eller bort äga rum;

7. fordran på — — — dispaschens dag.

I fråga om fordran på ersättning som avses i första stycket 6 kunna parterna, efter den händelse som föranlett talan, träffa överens-

Denne lov trer i kraft den dag Kongen bestemmer.

I lov av 27. juli 1896 nr. 7 om foreldelse av fordringer skal § 20 lyde:

Forhåndsvedtagelse av at foreldelse ikke skal inntre, eller av en lengre foreldelsesfrist enn den lovbestemte er uforbindende for skyldneren. Dog . . . (osv. som nå).

kommelse om förlängning av den där angivna tiden. Ersättningstalan mot tredje man kan väckas efter utgången av samma tid dock ej senare än ett år från den dag bortfraktaren infriat anspråket eller talan väckts mot honom.

Svarar gäldenären — — — i allmänhet.

Har fordran — — — fordringen väckt.

I fråga — — — ägt rum.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

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

Förslag till

Lag om ändring i lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.

Härigenom förordnas i fråga om lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement

dels att lagens ingress skall upphöra att gälla och i stället upptagas en ny paragraf, 8 §, av nedan angivna lydelse,

dels att 4 § 5 mom. skall ha följande ändrade lydelse.

4 § 5 mom.

Bortfraktaren och fartyget svara icke i något fall för förlust av eller skada på gods eller eljest till godset hänförlig förlust eller skada till högre belopp än ettusenåttahundra kronor i guld för varje kolli eller annan enhet av godset. Har högre värde på godset, jämte uppgift om dettas art, utan förbehåll upptagits i konossementet, skall detta värde gälla såsom gräns för bortfraktarens ansvarighet och, till dess annat visas, anses motsvara godsets verkliga värde.

Genom avtal — — — förut sagts.

I förhållande — — — svenska fordringsägare.

Har avlastaren — — — denna lag.

Bestämmelserna i denna lag skola, i stället för vad sjölagen i motsvarande delar innehåller, tillämpas i fråga om sådan godsbefordran som sker enligt konossement utfärdat i stat som tillträtt 1924 års konvention men ej 1968 års tilläggsprotokoll till konventionen.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

När lagen den _____ om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) trätt i kraft, äger Konungen förordna att lagen 1936:277 skall upphöra att gälla.

Bilaga 2 Konossementskonventionen i dess genom 1968 års tilläggsprotokoll ändrade lydelse

Article 1

Dans la présente Convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous:

a) "Transporteur" comprend le propriétaire du navire ou l'affrèteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

b) "Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

c) "Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

d) "Navire" signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises en mer.

e) "Transport de marchandises" couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Article 1

In this Convention the following words are employed with the meanings set out below:

a) "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper;

b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same;

c) "Goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried;

d) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea;

e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

Artikel 1

I denna konvention används följande uttryck i nedan noga angiven innebörd:

a) "bortfraktare" omfattar fartygsägare eller befraktare som är part i ett fraktavtal med en avlastare;

b) "fraktavtal" avser endast fraktavtal varom upprättats konossement eller liknande åtkomsthandling angående godsbefordran till sjöss, därunder inbegripet konossement eller liknande handling som utfärdats enligt certe-parti, från det åtkomsthandlingen reglerar rättsförhållandet mellan bortfraktaren och handlingens innehavare;

c) "gods" omfattar gods, föremål, handelsvaror och saker av varje slag med undantag för levande djur samt last som i fraktavtalet anges såsom lastad på däck och befordras på det sättet;

d) "fartyg" betyder varje fartyg som används för befordran av gods till sjöss;

e) "godsbefordran" omfattar tiden från det godsets lastats på tills det lossats från fartyget.

Anm. Enligt den ursprungliga konventionen av 1924 (Haagreglerna) har den franska texten vitsord. Angående konventionstexten se bl. a. SOU 1936:17 s. 297 ff, NJA II 1936 s. 608 ff och SÖ 1938 nr 21. Enligt Visbyreglerna (se Bilaga 3) har fransk och engelsk text lika vitsord. Visbyreglerna har i denna bilaga utmärkts med kursiv stil.

Article 2

Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

Article 3

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour:

- a) Mettre le navire en état de navigabilité;
- b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;
- c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur, ou le capitaine ou agent du transporteur, devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autre choses:

a) Les marques principales nécessaires à l'identification de marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquels les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou

Article 2

Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article 3

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:

- a) Make the ship seaworthy;
- b) Properly man, equip and supply the ship;
- c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage;

b) Either the number of packages or

Artikel 2

Frånsett bestämmelserna i artikel 6 skall bortfraktaren i varje avtal om godsbefordran till sjöss, såvitt avser lastning, handhavande, stuvning, befordran, förvaring, vård och lossning, vara underkastad den ansvarighet och de förpliktelser samt åtnjuta de rättigheter och friheter som anges nedan.

Artikel 3

1. Bortfraktaren skall vara skyldig att, före och vid resans början, med tillbörlig omsorg sörja för att

- a) fartyget sätts i sjövärdigt skick;
- b) fartyget behörigen bemannas, utrustas och provianteras;
- c) lastrum, kyl- och frysrum samt alla övriga delar av fartyget, där gods lastas, sätts i gott och säkert skick för godsets mottagande, befordran och bevarande.

2. Frånsett bestämmelserna i artikel 4 skall bortfraktaren på lämpligt och omsorgsfullt sätt lasta, handha, stuva, befordra, förvara, vårda och lossa det gods som befordras.

3. Efter att ha mottagit godset i sin vård skall bortfraktaren eller hans befälhavare eller agent på avlastarens begäran utfärda konossement till denne bl. a. innefattande:

a) de väsentliga märken som fordras för identifiering av godset sådana avlastaren skriftligen uppgivit dem före lastningens början, förutsatt att dessa märken stämplat eller eljest tydligt anbragts på oförpackat gods eller på lådor eller förpackningar vari godset förvaras och att detta skett på sådant sätt att märkena normalt bör förbli läsliga till resans slut;

b) antingen kolli- eller stycketal eller mått

la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au § 3, a), b) et c).

Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissement a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserá le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limiterá d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas

pieces, or the quantity, or weight, at the case may be, as furnished in writing by the shipper;

c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with § 3, a), b) and c).

However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damage, and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

eller vikt, vilketdera som kommer i fråga enligt avlastarens skriftliga uppgift;

c) godsets synliga tillstånd och skick.

Dock skall ingen bortfraktare, befälhavare eller bortfraktares agent vara skyldig att i konossementet ange eller nämna märken, antal, mått eller vikt som han har skälig anledning misstänka icke noga motsvarar det gods som faktiskt mottagits eller som han icke haft rimlig möjlighet att undersöka.

4. Ett sådant konossement skall utgöra bevis, om annat ej styrks, att bortfraktaren mottagit godset sådant det beskrivits däri enligt mom. 3 a), b) och c).

Motbevisningen skall dock icke vara tillåten, när konossementet överlåtits till godtroende tredje man.

5. Avlastaren skall anses ha tillförsäkrat bortfraktaren riktigheten, vid tiden för lastningen, av märken, antal, mått och vikt sådana de uppgivits av honom och avlastaren skall gottgöra bortfraktaren all förlust, skada och kostnad som orsakas eller härrör av onöjaktigheter i dessa hänseenden. Bortfraktarens rätt till sådan gottgörelse skall på intet sätt inskränka hans ansvarighet och förpliktelser enligt fraktavtalet i förhållande till varje annan person än avlastaren.

6. Såframt icke skriftlig underrättelse om förlust eller skada och dess allmänna beskaffenhet givits bortfraktaren eller hans agent i lossningshamnen före eller vid tiden för godsets lossning och utlämnande till den persons förfogande som enligt fraktavtalet är berättigad därtill, skall sådan utlämning utgöra bevis, om annat ej styrks, att godset avlämnats sådant det beskrivits i konossementet.

Är förlusten eller skadan ej uppenbar,

apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

Sous réserve des dispositions du § 6bis, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.

En cas de perte ou dommage certain ou présumé, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

6bis. Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé "Embarqué" pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement "Embarqué". Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en pre-

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

Subject to § 6bis, the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

6bis. An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or

skall underrättelsen ges inom tre dagar från avlämnandet.

Skriftlig underrättelse fordras ej, om godsets tillstånd gemensamt fastställts vid tiden för mottagandet.

Bortfraktaren och fartyget skall i varje annat fall än som avses i mom. 6bis vara fria från allt slags ansvarighet med avseende på godset, om talan ej väcks inom ett år från utlämnandet eller den dag utlämnande skulle ha ägt rum. Denna frist kan dock förlängas genom överenskommelse mellan parterna, träffad efter den händelse som gav anledning till talan.¹

I fall av verklig eller förmodad förlust eller skada skall bortfraktaren och mottagaren ömsesidigt ge varandra allt rimligt bistånd för besiktning och räkning av godset.

6bis. Regresstalan får föras även efter utgången av den i föregående moment angivna fristen, om det sker inom den tid domstolslandets lag föreskriver. Denna frist får dock ej understiga tre månader räknat från dagen då den person som för regresstalan infriat anspråket eller mottagit stämning angående detta.

7. Sedan godset lastats, skall det konossement bortfraktaren, befälhavaren eller bortfraktarens agent har att utfärda till avlastaren, om avlastaren begär det, vara ett s. k. ombordkonossement, förutsatt att avlastaren, om han förut mottagit åtkomsthandling till godset, återställer den handlingen mot utlämnande av ombordkonossementet. Emellertid skall det stå bortfraktaren, befälhavaren eller agenten fritt att i stället i lastningshamnen på den först utfärdade handlingen anteckna namnet eller namnen

¹ Haagreglernas text ger här frihet "från varje ansvarighet för förlust eller skada, om talan ej väcks inom ett år från godsets utlämnande eller den dag det skulle ha utlämnats".

mier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3 § 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé "Embarqué".

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

Article 4

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, § 1. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant

ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in § 3 of Article 3, shall for the purpose of this Article be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Article 4

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped, and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of § 1 of Article 3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this Article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or

på det eller de fartyg på vilka godset lastats och datum eller data för lastningen; då handlingen försetts med sådan anteckning skall den, om den innehåller de uppgifter som anges i artikel 3 mom. 3, anses utgöra ett ombordkonossement i den mening som avses i denna artikel.

8. Varje förbehåll, avtal eller överenskommelse i ett fraktavtal, som befriar bortfraktaren eller fartyget från ansvarighet för förlust av eller skada på gods eller därmed sammanhängande förlust eller skada, uppkommen på grund av försummelse, fel eller åsidosättande av de skyldigheter och förpliktelser som föreskrivs i denna artikel, eller som minskar denna ansvarighet annorledes än denna konvention föreskriver, skall vara utan kraft och verkan. Förbehåll, varigenom till bortfraktaren överläts förmån av försäkring, skall liksom varje liknande klausul anses som förbehåll om frihet från ansvarighet.

Artikel 4

1. Varken bortfraktaren eller fartyget skall svara för förlust eller skada som orsakas eller härrör av bristande sjövärdighet, utom när denna kan tillskrivas brist i tillbörlig omsorg på bortfraktarens sida att sätta fartyget i sjövärdigt skick eller att tillförsäkra det behörig bemanning, utrustning och proviantering eller att sätta lastrum, kyl- och frysrum samt alla övriga delar av fartyget, där gods lastats, i gott och och säkert skick så att de är lämpliga för godsets mottagande, befordran och bevarande, allt i överensstämmelse med bestämmelserna i artikel 3 mom. 1. Närhelst förlust eller skada härrör av bristande sjövärdighet, skall bevisbördan för att tillbörlig omsorg iakttagits ligga på bortfraktaren eller envar annan som gör gällande befrielse varom föreskrivs i denna artikel.

2. Varken bortfraktaren eller fartyget skall svara för förlust eller skada som orsakas

tant ou provenant :

a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;

b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur;

c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables;

d) D'un "acte de Dieu";

e) De faits de guerre;

f) Du fait d'ennemis publics;

g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire;

h) D'une restriction de quarantaine;

i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant;

j) De grèves ou lockouts ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement;

k) D'émeutes ou de troubles civils;

l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;

n) D'une insuffisance d'emballage;

o) D'une insuffisance ou imperfection de marques;

p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou

resulting from :

a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship;

b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier;

c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;

d) Act of God;

e) Act of war;

f) Act of public enemies;

g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process;

h) Quarantine restrictions;

i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative;

j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general;

k) Riots and civil commotions;

l) Saving or attempting to save life or property at sea;

m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods;

n) Insufficiency of packing;

o) Insufficiency or inadequacy of marks;

p) Latent defects not discoverable by due diligence;

q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause

eller härrör av:

a) handling, försummelse eller fel av befälhavaren, någon av besättningen eller annan av bortfraktarens anställda eller lots vid navigeringen eller handhavandet av fartyget;

b) brand som ej orsakas av fel eller försummelse av bortfraktaren;

c) faror, vådor eller olyckor i öppen sjö eller andra farvatten;

d) högre hand;

e) krigshändelser;

f) samhällsfientliga gärningar;

g) beslag eller tvångsåtgärder av furste, myndigheter eller folk eller rättslig handräckningsåtgärd;

h) karantänrestriktion;

i) handling eller underlåtenhet av avlastaren eller ägaren till godset, hans agent eller företrädare;

j) strejker eller lockouter eller inställelse av eller hinder för arbete av varje orsak vare sig delvis eller helt;

k) upplopp eller samhällsoroligheter;

l) räddning av eller försök att rädda liv eller egendom till sjöss;

m) minskning i omfång eller vikt eller varje annan förlust eller skada som orsakas av dold bristfällighet, särskild beskaffenhet eller egenartat fel hos godset;

n) bristfällig förpackning;

o) bristfällig eller oriktig märkning;

p) dold bristfällighet som undgår tillbörlig uppmärksamhet;

q) varje annan orsak som ej beror av handling eller fel av bortfraktaren eller handling eller fel av dennes agenter eller företrädare men bevisbördan skall ligga på den som åberopar förmånen av detta undantag och det skall tillkomma honom att visa att varken handling eller fel av bortfraktaren eller handling eller fel av dennes agenter eller företrädare medverkat till förlusten eller skadan.

3. Avlastaren skall icke svara för förlust eller skada som uppstår för bortfraktaren eller fartyget, orsakad eller härrörande av

résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur de ses agents ou de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5. a) *A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10 000 F par colis ou unité ou 30 F par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.*

b) *La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.*

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité.

c) *Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou*

without the act, fault or neglect of the shipper, his agent or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea, or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5. a) *Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to, or in connection with, the goods in an amount exceeding the equivalent of 10,000 F per package or unit or 30 F per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.*

b) *The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.*

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

c) *Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the*

vilken orsak som helst, utom när det föreligger handling, fel eller försummelse av avlastaren, hans agenter eller anställda.

4. Ingen deviation för att rädda eller söka rädda liv eller egendom till sjöss, ej heller skälig deviation skall anses som brott mot denna konvention eller mot fraktavtalet och bortfraktaren skall icke svara för någon förlust eller skada som härrör därav.

5. a) *Såframt icke godsets beskaffenhet och värde uppgivits av avlastaren före inlastningen och angivits i konossementet, skall varken bortfraktaren eller fartyget i något fall svara för förlust av eller skada på godset eller därmed sammanhängande förlust eller skada till högre belopp än 10 000 francs för kolli eller enhet eller 30 francs för kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt, vilketdera som är högst.*²

b) *Det sammanlagda ersättningsbeloppet skall beräknas på grundval av godsets värde på den plats och vid den tid det avtalsenligt lossats eller skulle ha lossats från fartyget.*

Godsets värde skall bestämmas efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om varken börspris eller marknadspris finns, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

c) *När container, pall eller liknande transportanordning används för att sammanföra gods, skall antalet kollin eller enheter som uppräknats (och angivits) i konossementet såsom omfattade av anordningen anses ut-*

² Haagreglernas motsvarighet till a)–d) lyder: "Varken bortfraktaren eller fartyget skall i något fall svara för förlust eller skada på godset eller därmed sammanhängande förlust eller skada till högre belopp än 100 pund sterling för kolli eller enhet eller motsvarande värde i annat mynt, såframt icke godsets beskaffenhet och värde uppgivits av avlastaren före inlastningen och angivits i konossementet." Begränsningsbeloppet skall enligt Haagreglernas artikel 9 vara i guldmynt.

unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

d) Par franc, il faut entendre une unité consistant en 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.

e) Ni le transporteur ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe, insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) de ce paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable

number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid, such article of transport shall be considered the package or unit.

d) A franc means a unit consisting of 65.5 milligrammes 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.

e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph 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.

f) The declaration mentioned in sub-paragraph a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising

göra antalet kollin eller enheter i den mening som avses i detta moment. Eljest skall transportordningen anses utgöra kolli eller enhet.

d) Med franc förstås en enhet som består av 65,5 milligram guld av 900 tusendelars finhet. Datum för omräkning av fastställt belopp till nationellt myntslag bestäms av domstolslandets lag.

e) Varken bortfraktaren eller fartyget skall åtnjuta begränsning av ansvarighet enligt detta moment, om det visas att skadan orsakats genom handling eller underlåtenhet av bortfraktaren med uppsåt att skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden.

f) Uppgift som avses i punkt a) av detta moment och som intagits i konossementet skall gälla som bevis, om annat ej styrks, men skall icke binda bortfraktaren som äger göra den till föremål för tvist.

g) Genom överenskommelse mellan bortfraktaren, befälhavaren eller bortfraktarens agent och avlastaren kan bestämmas *andra maximibelopp* än som angivits i punkt a) av detta moment, såframt detta överenskomna maximum ej är lägre än där angivna motsvarande maximum.

h) Varken bortfraktaren eller fartyget skall i något fall svara för förlust av eller skada på godset eller därmed sammanhängande förlust eller skada, om avlastaren i konossementet lämnat honom vederligen oriktig uppgift om godsets beskaffenhet eller värde.

6. Gods av lättantändlig, explosiv eller farlig beskaffenhet, till vars inlastning bortfraktaren, befälhavaren eller bortfraktarens agent icke skulle ha samtyckt med vetskap om dess beskaffenhet och art, skall vid varje tidpunkt före lossningen få föras iland var som helst eller förstöras eller oskadliggöras av bortfraktaren utan ersättningsskyldighet och avlastaren av detta gods skall svara för varje skada och kostnad som direkt eller indirekt orsakas

de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

Article 4bis

1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente Convention.

4. Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé, qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 5

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus

out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Article 4bis

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in this Convention.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions 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 5

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this Conven-

eller härrör av dess inlastning. Om sådant gods, inlastat med bortfraktarens vetskap och samtycke, blir farligt för fartyg eller last, skall det på samma sätt få föras iland, förstöras eller oskadliggöras av bortfraktaren utan ersättningsskyldighet för hans del utom, i förekommande fall, vid gemensamt haveri.

Artikel 4bis

1. Befrielse från eller begränsning av ansvarighet varom föreskrivs i denna konvention skall äga tillämpning i fråga om varje talan mot bortfraktaren angående ersättning för förlust av eller skada på gods som avses med ett frakttal, vare sig talan grundas på kontraktsförhållande eller ej.

2. Om talan väcks mot någon anställd hos bortfraktaren eller mot dennes agent (anställd eller agent som ej är självständig medhjälpare) äger han göra gällande samma befrielse från eller begränsning av ansvarighet som bortfraktaren är berättigad att åberopa enligt denna konvention.

3. Det sammanlagda beloppet av de skadestånd som kan erhållas av bortfraktaren, hans anställda och agenter skall i intet fall överstiga den gräns som föreskrivs i denna konvention.

4. Det oaktat skall anställd hos eller agent för bortfraktaren ej äga åberopa bestämmelserna i denna artikel, om det visas att skadan orsakats genom handling eller underlåtenhet av den anställde eller agenten med uppsåt att skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden.

Artikel 5

Det skall stå en bortfraktare fritt att helt eller delvis avstå från sina rättigheter och friheter eller utvidga sitt ansvar och sina förpliktelser, sådana de förra och de senare

par la présente Convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente Convention ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente Convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

Article 6

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le

tion, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under charter party they shall comply with the terms of this Convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Article 6

Notwithstanding the provisions of the preceding Articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care of diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this Article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are

bestämts i denna konvention, förutsatt att avståendet eller utvidgningen införs i konossementet.

Ingen bestämmelse i denna konvention äger tillämpning på certeparti; men om konossement utfärdas då fartyg befraktas enligt certeparti, är de underkastade villkoren i denna konvention. Intet i dessa regler skall anses hindra att i konossement införs vilken laglig regel som helst rörande gemensamt haveri.

Artikel 6

Utan hinder av bestämmelserna i de föregående artiklarna skall det stå en bortfraktare, befälhavare eller bortfraktares agent fritt att i fråga om bestämt gods av vilket slag som helst träffa vilket avtal som helst med vilka villkor som helst såväl angående bortfraktarens ansvarighet och förpliktelser med avseende på godset som angående hans rättigheter och friheter rörande detta eller angående hans skyldigheter med avseende på fartygets sjövärdighet, i den mån överenskommelsen icke strider mot allmänna regler, eller angående hans anställdas eller agents vård och omsorg beträffande lastning, handhavande, stuvning, befordran, förvaring, vård och lossning av det sjötransporterade godset, förutsatt att i sådant fall intet konossement utfärdats eller utfärdas och att de överenskomna villkoren införts i ett kvitto som skall utgöra och vara betecknat såsom icke löpande handling.

Varje sålunda träffat avtal skall ha full laga verkan.

Det är likväl förutsatt, att denna artikel icke skall vara tillämplig på vanlig kommersiell last som skeppas i samband med vanlig kommersiell verksamhet utan endast på annan last, när beskaffenhet och tillstånd hos det gods som skall befordras samt de omständigheter, betingelser och villkor varunder

transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

Article 7

Aucune disposition de la présente Convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

Article 8

Les dispositions de la présente Convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Article 9

La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

Article 10

Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand:

- a) le connaissement est émis dans un Etat contractant; ou*
- b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant; ou*
- c) le connaissement prévoit que les dispo-*

such as reasonably to justify a special agreement.

Article 7

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to, the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.

Article 8

The provisions of this Convention shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

Article 9

This Convention shall not affect the provisions of any international convention or national law governing liability for nuclear damage.

Article 10

The provisions of this Convention shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:

- a) the bill of lading is issued in a contracting State, or*
- b) the carriage is from a port in a contracting State, or*
- c) the contract contained in or evidenced*

befordringen skall genomföras är ägnade att göra särskilt avtal berättigat.

Artikel 7

Ingen bestämmelse i denna konvention skall hindra att en bortfraktare eller avlastare i ett avtal inför betingelser, villkor, förbehåll eller undantag angående bortfraktarens eller fartygets ansvarighet och förpliktelser med avseende på förlust eller skada som drabbar godset eller med avseende på dess förvaring, vård och handhavande före lastningen på och efter lossningen från det fartyg varmed godset befordras till sjöss.

Artikel 8

Bestämmelserna i denna konvention inskränker icke vare sig bortfraktarens rättigheter eller hans skyldigheter sådana de regleras i varje nu gällande lag om begränsning av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö.

Artikel 9

Denna konvention skall ej inverka på bestämmelser i något internationellt fördrag eller nationell lag som reglerar ansvar för nukleär skada.

Artikel 10

Bestämmelserna i denna konvention äger tillämpning på varje konossement som avser befordran av gods mellan hamnar i två skilda stater, om

- a) konossementet utfärdats i fördragslutande stat, eller*
- b) befordringen sker från hamn i fördragslutande stat, eller*
- c) det avtal som konossementet innefattar*

sitions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat,

quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus.

Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés par les alinéas précédents.

by the bill of lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract,

whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

Each contracting State shall apply the provisions of this Convention to the bills of lading mentioned above.

This article shall not prevent a Contracting State from applying the rules of this Convention to bills of lading not included in the preceding paragraphs.

eller utvisar föreskriver att bestämmelserna i denna konvention eller lagstiftning som gör dem tillämpliga skall reglera avtalet, oavsett vilken nationalitet fartyget, bortfraktaren, avlastaren, mottagaren eller annan intressent har.

Fördragsslutande stat skall tillämpa bestämmelserna i denna konvention på de konossement som avses ovan.

Denna artikel skall icke hindra fördragsslutande stat från att tillämpa konventionens bestämmelser på konossement som ej avses i föregående stycken.

Anm. Enligt artikel 10 i Haagreglerna skall konventionen tillämpas på varje konossement som utfärdats i fördragsslutande stat.

Bilaga 3 Visbyreglerna

PROTOCOLE
PORTANT MODIFICATION DE LA
CONVENTION INTERNATIONALE
POUR L'UNIFICATION DE
CERTAINES RÈGLES EN MATIÈRE DE
CONNAISSEMENT,
SIGNÉE A BRUXELLES
LE 25 AOÛT 1924

Les Parties Contractantes,

Considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924,

Sont convenues des dispositions suivantes:

Article 1

1. A l'article 3, paragraphe 4, il y a lieu d'ajouter le texte suivant:

"Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le connaissance a été transféré à un tiers porteur de bonne foi".

2. A l'article 3, paragraphe 6, le quatrième aliéna est remplacé par la disposition suivante:

"Sous réserve des dispositions du paragraphe *6bis*, le transporteur et le navire seront en tous cas déchargés de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de leur délivrance ou

PROTOCOL
TO AMEND THE
INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE UNIFICATION OF
CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO
BILLS OF LADING,
SIGNED AT BRUSSELS
ON 25th AUGUST 1924

The contracting Parties,

Considering that it is desirable to amend the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, signed at Brussels on 25th August 1924,

Have agreed as follows:

Article 1

1. In Article 3, paragraph 4 shall be added:

"However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith".

2. In Article 3, paragraph 6, subparagraph 4 shall be deleted and replaced by:

"Subject to paragraph *6bis* the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period

PROTOKOLL
ANGÅENDE ÄNDRING AV DEN
INTERNATIONELLA KONVENTIONEN
RÖRANDE FASTSTÄLLANDE AV
VISSA GEMENSAMMA BESTÄMMELSER I
FRÅGA OM KONOSSEMENT,
UNDERTECKNAT I BRYSSEL
DEN 25 AUGUSTI 1924

De fördragsslutande parterna,

som anser det önskvärt att ändra den internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement, undertecknad i Bryssel den 25 augusti 1924,

Har enats om följande:

Artikel 1

1. I artikel 3 mom. 4 skall tillfogas följande:

”Motbevisning skall dock icke vara tillåten, när konossementet överlåtits till godtroende tredje man”.

2. I artikel 3 mom. 6 skall fjärde stycket utgå och ersättas av följande:

”Bortfraktaren och fartyget skall i varje annat fall än som avses i mom. 6*bis* vara fria från all (slags) ansvarighet med avseende på godset, om talan ej väckts inom ett år från utlämnandet eller den dag utlämnande skulle ha ägt rum. Denna frist kan dock förlängas

de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action".

3. A l'article 3 il y a lieu d'ajouter après le paragraphe 6 un paragraphe *6bis*, libellé comme suit:

"Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du Tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à trois mois à partir du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation".

Article 2

L'article 4, paragraphe 5, sera supprimé et remplacé par le texte suivant:

"a) A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée dans le connaissement, le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10 000 francs par colis ou unité ou 30 F. par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au contrat, ou au jour et au lieu où elles auraient dû être déchargées.

La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse, ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité.

may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen".

3. In Article 3, after paragraph 6, shall be added the following paragraph *6bis*:

"An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself".

Article 2

Article 4, paragraph 5, shall be deleted and replaced by the following:

"a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to, or in connection with, the goods in an amount exceeding the equivalent of Frcs. 10 000 per package or unit or Frcs. 30 per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

genom överenskommelse mellan parterna, träffad efter den händelse som gav anledning till talan”.

3. I artikel 3 skall efter mom. 6 tillfogas följande mom. *6bis*:

”Regresstalan får föras även efter utgången av den i föregående moment angivna fristen, om det sker inom den tid domstolslandets lag förskriver. Denna frist får dock ej understiga tre månader räknat från dagen då den person som för regresstalan infriat anspråket eller delgivits stämning angående detta”.

Artikel 2

I artikel 4 skall mom. 5 utgå och ersättas av följande:

a) Såframt icke godsets beskaffenhet och värde uppgivits av avlastaren före inlastningen och angivits i konossementet, skall varken bortfraktaren eller fartyget i något fall svara för förlust av eller skada på godset eller därmed sammanhängande förlust eller skada till högre belopp än 10 000 francs för kolli eller enhet eller 30 francs för kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt, vilketdera som är högst.

b) Det sammanlagda ersättningsbeloppet skall beräknas på grundval av godsets värde på den plats och vid den tid det avtalsenligt lossats eller skulle ha lossats från fartyget.

Godsets värde skall bestämmas efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om varken börspris eller marknadspris finns, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité ou sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité.

d) Par franc, il faut entendre une unité consistant en 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.

e) Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

f) La déclaration mentionnée à l'alinéa a) de ce paragraphe, insérée dans le connaissement constituera une présomption sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas.

g) Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, d'autres sommes maxima que celles mentionnées à l'alinéa a) de ce paragraphe peuvent être déterminées, pourvu que ce montant maximum conventionnel ne soit pas inférieur au montant maximum correspondant mentionné dans cet alinéa.

h) Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une fausse déclaration de leur nature ou de leur valeur".

c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

d) A franc means a unit consisting of 65.5 milligrammes 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.

e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph 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.

f) The declaration mentioned in sub-paragraph a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive.

g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading".

c) När container, pall eller liknande transportanordning används för att sammanföra gods, skall antalet kollin eller enheter som uppräknats (och angivits) i konossementet såsom omfattade av anordningen anses utgöra antalet kollin eller enheter i den mening som avses i detta moment. Eljest skall transportanordningen anses utgöra kolli eller enhet.

d) Med franc förstås en enhet som består av 65,5 milligram guld av 900 tusendelars finhet. Datum för omräkning av fastställt belopp till nationellt myntslag bestäms av domstolslandets lag.

e) Varken bortfraktaren eller fartyget skall åtnjuta begränsning av ansvarighet enligt detta moment, om det visas att skadan orsakats genom handling eller underlåtenhet av bortfraktaren med uppsåt att skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden.

f) Uppgift som avses i punkt a) av detta moment och som intagits i konossementet skall gälla som bevis, om annat ej styrks, men skall icke binda bortfraktaren som äger göra den till föremål för tvist.

g) Genom överenskommelse mellan bortfraktaren, befälhavaren eller bortfraktarens agent och avlastaren kan bestämmas andra maximibelopp än som angivits i punkt a) av detta moment, såframt detta överenskomna maximum ej är lägre än där angivna motsvarande maximum.

h) Varken bortfraktaren eller fartyget skall i något fall svara för förlust av eller skada på godset eller därmed sammanhängande förlust eller skada, om avlastaren i konossementet lämnat honom vederligen oriktig uppgift om godsets beskaffenhet eller värde".

Article 3

Entre les articles 4 et 5 de la Convention est inséré un article *4bis* libellé comme suit:

"1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en réparation de pertes ou dommages à des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

3. L'ensemble des montants mis à charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente Convention.

4. Toutefois le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement".

Article 4

L'article 9 de la Convention est remplacé par la disposition suivante:

"La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des Conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires".

Article 5

L'article 10 de la Convention est remplacé par la disposition suivante:

"Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissance

Article 3

Between Articles 4 and 5 of the Convention shall be inserted the following Article *4bis*:

"1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in this Convention.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions 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 4

Article 9 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:

"This Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage".

Article 5

Article 10 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:

"The provisions of this Convention shall apply to every bill of lading relating to the

Artikel 3

Mellan artiklarna 4 och 5 i konventionen skall införas följande artikel *4bis*:

”1. Befrielse från eller begränsning av ansvarighet varom föreskrivs i denna konvention skall äga tillämpning i fråga om varje talan mot bortfraktaren angående ersättning för förlust av eller skada på gods, som avses med ett befodringsavtal, vare sig talan grundas på kontraktsförhållande eller ej.

2. Om talan väcks mot någon anställd hos bortfraktaren eller mot dennes agent (anställd eller agent som ej är självständig medhjälpare) äger han göra gällande samma befrielse från eller begränsning av ansvarighet som bortfraktaren är berättigad att åberopa enligt denna konvention.

3. Det sammanlagda beloppet av de skadestånd som kan erhållas av bortfraktaren, hans anställda och agenter skall i intet fall överstiga den gräns som föreskrivs i denna konvention.

4. Det oaktat skall anställd hos eller agent för bortfraktaren ej äga åberopa bestämmelserna i denna artikel, om det visas att skadan orsakats genom handling eller underlåtenhet av den anställde eller agenten med uppsåt att skada eller av vårdslöshet och med insikt att skada sannolikt skulle bli följden”.

Artikel 4

Artikel 9 i konventionen skall utgå och ersättas av följande:

”Denna konvention skall ej inverka på bestämmelser i något internationellt fördrag eller nationell lag som reglerar ansvar för nukleär skada”.

Artikel 5

Artikel 10 i konventionen skall utgå och ersättas av följande:

”Bestämmelserna i denna konvention är tillämpliga på varje konossement som avser

relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand:

a) le connaissement est émis dans un Etat contractant; ou

b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant; ou

c) le connaissement prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation les appliquant ou leur donnant effet régiront le contrat,

quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux connaissements mentionnés ci-dessus.

Le présente article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux connaissements non visés par les alinéas précédents".

Article 6

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

Une Partie au présent Protocole ne se verra pas obligée d'appliquer les dispositions du présent Protocole aux connaissements délivrés dans un Etat Partie à la Convention mais n'étant pas Partie au présent Protocole.

Article 7

Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 15 de celle-ci ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent Protocole.

Article 8

Tout différend entre des Parties Contractantes concernant l'interprétation ou l'appli-

carriage of goods between ports in two different States if:

a) the bill of lading is issued in a contracting State, or

b) the carriage is from a port in a contracting State, or

c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract,

whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

Each contracting State shall apply the provisions of this Convention to the bills of lading mentioned above.

This Article shall not prevent a contracting State from applying the Rules of this Convention to bills of lading not included in the preceding paragraphs".

Article 6

As between the Parties to this Protocol the Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

A Party to this Protocol shall have no duty to apply the provisions of this protocol to bills of lading issued in a State which is a Party to the Convention but which is not a Party to this Protocol.

Article 7

As between the parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 15 thereof, shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as amended by this Protocol.

Article 8

Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or

befordran av gods mellan hamnar i två skilda stater, om

a) konossementet utfärdats i fördragslutande stat, eller

b) befordringen sker från hamn i fördragslutande stat, eller

c) det avtal som konossementet innefattar eller utvisar föreskriver att bestämmelserna i denna konvention eller lagstiftning som gör dem tillämpliga skall reglera avtalet,

oavsett vilken nationalitet fartyget, bortfraktaren, avlastaren, mottagaren eller annan intressent har.

Fördragsslutande stat skall tillämpa bestämmelserna i denna konvention på de konossement som avses ovan.

Denna artikel skall icke hindra fördragsslutande stat från att tillämpa konventionens bestämmelser på konossement som ej avses i föregående stycken”.

Artikel 6

Såvitt rör förhållandet mellan de parter som tillträtt protokollet skall konventionen och protokollet läsas och tolkas som ett enda instrument.

Part som tillträtt protokollet skall icke vara skyldig att tillämpa protokollets bestämmelser på konossement utfärdat i stat som tillträtt konventionen men icke protokollet.

Artikel 7

Såvitt rör förhållandet mellan parter som tillträtt protokollet skall uppsägning av konventionen enligt artikel 15 däri ej anses innefatta uppsägning av konventionen sådan den ändrats genom protokollet.

Artikel 8

Twist mellan fördragsslutande parter rörande konventionens tolkning eller tillämpning

cation de la Convention, qui ne peut pas être réglé par voie de négociation, est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une d'entre elles. Si dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

Article 9

1. Chaque Partie Contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera le présent Protocole ou y adhèrera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 8 du présent Protocole. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie Contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie Contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par un notification adressée au Gouvernement belge.

Article 10

Le présent Protocole sera ouvert à la signature des Etats qui, avant le 23 février 1968, ont ratifié la Convention ou qui y ont adhéré ainsi qu'à tout Etat représenté à la douzième session (1967-1968) de la Conférence diplomatique de Drouot maritime.

Article 11

1. Le présent Protocole sera ratifié.

2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

application of the Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

Article 9

1. Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Protocol or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 8 of this Protocol. The other Contracting Parties shall not be bound by this Article with respect to any Contracting Party having made such a reservation.

2. Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph 1 may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article 10

This Protocol shall be open for signature by the States which have ratified the Convention or which have adhered thereto before the 23rd February 1968, and by any State represented at the twelfth session (1967-1968) of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 11

1. This Protocol shall be ratified.

2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of accession to the Convention.

3. The instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

som ej kan biläggas förhandlingsvägen skall på begäran av någon av dem hänskjutas till skiljedom. Uppnår parterna ej inom sex månader från dagen för begäran om skiljedom enighet om skiljeförfarandet, äger envar av dem hänskjuta tvisten till den internationella domstolen genom att göra framställning här- om i enlighet med domstolens stadgar.

Artikel 9

1. Fördragsslutande part äger vid undertecknande eller ratifikation av detta protokoll eller vid anslutning därtill förklara att den ej anser sig bunden av artikel 8. Övriga fördragsslutande parter skall icke vara bundna av den artikeln i förhållande till fördragsslutande part som gjort sådan reservation.

2. Fördragsslutande part som gjort reservation enligt mom. 1 äger när som helst återkalla reservationen genom meddelande till belgiska regeringen.

Artikel 10

Detta protokoll är öppet för undertecknade av de stater som har ratificerat eller anslutit sig till konventionen före den 23 februari 1968 och av varje stat företrädd vid den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session (1967–1968).

Artikel 11

1. Detta protokoll skall ratificeras.

2. Ratifikation av detta protokoll av stat som ej är ansluten till konventionen innebär anslutning till konventionen.

3. Ratifikationsinstrumenten skall deponeras hos belgiska regeringen.

Article 12

1. Les Etats membres de l'organisation des Nations Unies ou des institutions spécialisées, non représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime, pourront adhérer au présent Protocole.

2. L'adhésion au présent Protocole emporte adhésion à la Convention.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 13

1. Le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de dix instruments de ratification ou d'adhésion, dont au moins cinq émanant d'Etats qui possèdent chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonneaux de jauge brute.

2. Pour chaque Etat ratifiant le présent Protocole ou y adhérant après la date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au § 1 du présent article, le présent Protocole entrera en vigueur trois mois après le dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 14

1. Chacun des Etats Contractants pourra dénoncer le présent Protocole par notification au Gouvernement belge.

2. Cette dénonciation emportera dénonciation de la Convention.

3. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification par le Gouvernement belge.

Article 15

1. Tout Etat Contractant pourra, au moment de la signature, de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires qui sont soumis à leur

Article 12

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Protocol.

2. Accession to this Protocol shall have the effect of accession to the Convention.

3. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

Article 13

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

2. For each State which ratifies this Protocol or accedes thereto after the date of deposit of the instrument of ratification or accession determining the coming into force such as is stipulated in § 1 of this Article, this Protocol shall come into force three months after the deposit of its instrument of ratification or accession.

Article 14

1. Any Contracting State may denounce this Protocol by notification to the Belgian Government.

2. This denunciation shall have the effect of denunciation of the Convention.

3. This denunciation shall take effect one year after the date on which the notification has been received by the Belgian Government.

Article 15

1. Any Contracting State may at the time of signature, ratification or accession or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories under its sovereignty

Artikel 12

1. Stat som är medlem av Förenta Nationerna eller deras fackorgan och som icke var företrädd vid den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session äger ansluta sig till detta protokoll.

2. Anslutning till detta protokoll innebär anslutning till konventionen.

3. Anslutningsinstrument skall deponeras hos belgiska regeringen.

Artikel 13

1. Detta protokoll skall träda i kraft tre månader efter den dag tio ratifikations- eller anslutningsinstrument deponerats, av vilka minst fem skall avse stater som var för sig har ett tonnage av en miljon bruttoregister-ton eller däröver.

2. För stat som ratificerar eller ansluter sig till protokollet efter dagen för depositionen av det ratifikations- eller anslutningsinstrument som enligt mom. 1 i denna artikel sätter protokollet i kraft, träder protokollet i kraft tre månader efter dagen för depositionen av dessa ratifikations- eller anslutningsinstrument.

Artikel 14

1. Fördragsslutande stat äger säga upp detta protokoll genom meddelande till belgiska regeringen.

2. Sådan uppsägning innebär uppsägning av konventionen.

3. Uppsägningen träder i kraft ett år efter den dag meddelandet mottogs av belgiska regeringen.

Artikel 15

1. Fördragsslutande stat äger vid undertecknande, ratifikation eller anslutning eller vid senare tillfälle skriftligen meddela belgiska regeringen för vilka av de områden under dess överhöghet eller områden för vilkas

souveraineté ou dont ils assurent les relations internationales ceux auxquels s'applique le présent Protocole.

Le Protocole sera applicable aux dits territoires trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet Etat.

2. Cette extension vaudra également pour la Convention si celle-ci n'est pas encore applicable à ces territoires.

3. Tout Etat contractant qui a souscrit une déclaration au titre du présent article, pourra à tout moment, aviser le Gouvernement belge que le Protocole cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation; elle vaudra également pour la Convention.

Article 16

Les Parties Contractantes peuvent mettre le présent Protocole en vigueur soit en lui donnant force de loi, soit en incorporant dans leur législation de la manière propre à celle-ci les règles adoptées aux termes du présent Protocole.

Article 17

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats représentés à la douzième session (1967–1968) de la Conférence diplomatique de Droit maritime, aux Etats qui adhèrent au présent Protocole, ainsi qu'aux Etats liés par la Convention:

1. Les signatures, ratifications et adhésions recues en application des articles 10, 11 et 12.

2. La date à laquelle le présent Protocole entrera en vigueur en application de l'article 13.

3. Les notifications au sujet de l'application territoriale faites en exécution de l'ar-

or for whose international relations it is responsible, are those to which the present Protocol applies.

The Protocol shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Protocol in respect of such State.

2. This extension also shall apply to the Convention if the latter is not yet applicable to those territories.

3. Any Contracting State which has made a declaration under paragraph 1 of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the protocol shall cease to extend to such territory. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government; it also shall apply to the Convention.

Article 16

The Contracting Parties may give effect to this Protocol either by giving it the force of law or by including in their national legislation in a form appropriate to that legislation the rules adopted under this Protocol.

Article 17

The Belgian Government shall notify the States represented at the twelfth session (1967–1968) of the Diplomatic Conference on Maritime Law, the acceding States to this Protocol, and the States Parties to the Convention of the following:

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 10, 11 and 12.

2. The date on which the present Protocol will come into force in accordance with Article 13.

3. The notifications with regard to the territorial application in accordance with

internationella förbindelser den staten svarar som protokollet är tillämpligt.

Tre månader efter det belgiska regeringen mottagit sådant meddelande skall protokollet bli tillämpligt för däri angivna områden, dock icke före dagen för protokollets ikraftträdande i förhållande till den staten.

2. Sådant utvidgad tillämplighet av protokollet omfattar också konventionen om denna icke redan dessförinnan gäller för områdena.

3. Fördragsslutande stat som avgivit förklaring enligt mom. 1 av denna artikel äger därefter när som helst meddela belgiska regeringen att protokollet skall upphöra att gälla för området i fråga. Sådant uppsägning skall träda i kraft ett år efter den dag meddelande därom mottogs av belgiska regeringen och skall tillika gälla konventionen.

Artikel 16

Fördragsslutande part äger sätta detta protokoll i tillämpning antingen genom att ge det kraft av lag eller genom att införliva dess regler med sin nationella lagstiftning i en efter denna lämpad form.

Artikel 17

Belgiska regeringen skall underrätta de stater som var företrädare vid den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session (1967–1968), de stater som anslutit sig till detta protokoll och de stater som tillträtt konventionen om följande:

1. Undertecknanden, ratifikationer och anslutningar som skett enligt artiklarna 10, 11 och 12.

2. Den dag då detta protokoll skall träda i kraft enligt artikel 13.

3. De meddelanden rörande territoriell tillämpning som lämnats enligt artikel 15.

ticle 15.

4. Les dénonciations reçues en application de l'article 14.

EN FOIT DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Bruxelles, le 23 février 1968, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

Article 15.

4. The denunciations received in accordance with Article 14.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, duly authorised, have signed this Protocol.

Done at Brussels, this 23rd day of February 1968, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

4. De uppsägningar som mottagits enligt artikel 14.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, vederbörligen befullmäktigade ombud undertecknat detta protokoll.

Som skedde i Bryssel den 23 februari 1968 på engelska och franska språken, vilka båda texter äger lika vitsord, i en originalhandling som skall förbli deponerad i belgiska regeringens arkiv och varav denna skall utfärda bestyrkta avskrifter.

Bilaga 4 Rapport från den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session (andra fasen) i Bryssel 1968

Vid den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session i Bryssel under maj 1967 uppskötts behandlingen av vissa delar av ett tilläggsprotokoll (de s. k. Visbyreglerna) till 1924 års konossementskonvention. Dessa delar av Visby-reglerna – nämligen spörsmålen om redarens ansvarsbegränsning i fråga om transporterat gods, konventionens tillämpningsområde och protokollets slutbestämmelser – slutbehandlades vid tolfte sessionens andra fas, som ägde rum i Bryssel den 19–24 februari 1968. Slutakten med bl. a. uppgift om de stater och organisationer som deltog i konferensens andra fas ävensom det fullständiga tilläggsprotokollet med fransk och engelsk text jämte översättning till svenska fogas härvid såsom bilagor.

Konferensens andra fas leddes liksom första fasen av den belgiska delegationens ordförande, senatorn och advokaten Albert Lilar, tillika ordförande i Comité Maritime International, jämte elva vice ordförande, desamma som under den första fasen. Den svenska delegationen utgjordes under förberedelsearbetet inför konferensens andra fas av samma ombud som deltog i den första fasen och under själva konferensarbetet av ambassadören Tage Grönwall, ordförande, rättschefen O. Höglund, hovrättsassessorn Chr. Rune, dispaschören Kaj Pineus och professorn Kurt Grönfors.

Nordiskt samarbete föregick även konferensens andra fas.

Konferensens resultat kan på det hela

taget betecknas som tillfredsställande från vår synpunkt. Tilläggsprotokollet undertecknades på nordisk sida av Finland och Sverige; den norska delegationen hade icke fullmakt att underteckna och den danska delegationen valde att lägga ned sin röst vid slutvoteringen om tilläggsprotokollet som helhet. Översikt av omröstningsresultatet och de länder som undertecknade tilläggsprotokollet den 23 februari 1968 fogas härvid.

Konferensarbetet bedrevs så att de tre huvudfrågorna – ansvarsbegränsningen, tillämpningsområdet och slutbestämmelserna – efter en kort inledande generaldebatt hänvisades till utskottsbehandling var för sig. Den belgiske professorn Jean van Ryn ledde det utskott som behandlade frågan om ansvarsbegränsning, dispaschören Kaj Pineus det utskott som behandlade frågan om tillämpningsområdet och den nederländske delegaten H. E. Scheffer, Conseiller Général i det nederländska justitieministeriet, det utskott som utarbetade slutbestämmelserna. Sverige representerades i det förstnämnda

Anm: Till rapporten fogade bilagor har ej medtagits här. Det vid konferensen antagna tilläggsprotokollet återges såsom Bilaga 3 till betänkandet.

I den svenska delegationen vid konferensens första fas ingick utom de i denna rapport upptagna personerna även advokaten Lennart Hagberg, direktörerna Rainer Hornborg och H. G. Mellander samt advokaten Claës Palme.

utskottet av Grönfors och i de båda andra av Rune.

Ansvarsbegränsningen (artikel 2 i tilläggsprotokollet; artikel 4 mom. 5 i konventionen).

De ändringsförslag som förelåg till behandling, nio stycken, bildade ett mycket heterogent mönster. På den ena sidan fanns ett finskt-norskt-svenskt förslag om en övergång till begränsning efter visst belopp per kilogram av förlorat eller skadat gods, *en s. k. kiloregel*. Förslaget innebar en begränsning till 25 Germinalfrancs (= kr. 42:25), alternativt 123 Poincaréfrancs (= kr. 42:21) för varje kilo av förlorat eller skadat gods' bruttovikt, dvs. en ansvarsgräns motsvarande den som gäller enligt den europeiska biltransportkonventionen, CMR. På den andra sidan förelåg CMI:s förslag om begränsning till visst belopp per kolli eller enhet, *en s. k. kolliregel*, innebärande en begränsning till 10.000 Poincaréfrancs (= kr. 3.431:60) för varje kolli eller enhet som förlorats eller skadats. I förhållande till de nu gällande Haag-reglerna, artikel 4 mom. 5, innefattade detta senare förslag en övergång från pund-enheten till francs samt en omräkning av begränsningsbeloppet. Omräkningen innefattade i förhållande till tillämpade pappersvalutor reellt en uppräkningsmen i förhållande till guldvaluta (100 guldpond/1.800 kronor i guld = 4.230:67) en nedskrivning. Mellan de nu nämnda båda förslagen låg flera förslag innefattande olika kombinationslösningar, nämligen;

1. ett danskt förslag om begränsning till visst belopp per kilo, dock ej över ett visst belopp per kolli/enhet,

2. ett brittiskt/belgiskt förslag med begränsning alternativt till visst belopp per kilo eller visst belopp per kolli/enhet, beroende på vilken begränsningsmetod som gav högsta belopp i det särskilda fallet,

3. ett västtyskt förslag om begränsning alternativt efter kolli/enhet eller vikt, dock ej över ett visst högsta belopp per kolli/enhet.

4. jugoslaviska och nederländska förslag med kolli/enhetsbegränsning jämte förhöv-

ning efter vikt, det nederländska förslaget dessutom med en övre gräns av kolli/enhetstyp.

Därtill kom ett supplerande brittiskt förslag om begränsning av det totala ansvarsbeloppet efter godsets värde på bestämmelseorten, ett förslag som väsentligen syftade till att beskära möjligheterna att i det enskilda fallet döma ut ersättning för s. k. konsekvensskador. Under utskottsarbetet tillkom slutligen dels ett franskt förslag om volym som alternativbegränsningsmetod och dels ett amerikanskt förslag avsett att lösa de speciella problem som kolli/enhetsbegränsningen ger upphov till, när det gäller samlasat gods.

Utskottets ordförande följde den formellt korrekta men från vår synpunkt olyckliga metoden att behandla varje begränsningsmetod isolerad för sig och företa separata omröstningar om de principlösningar som de skilda förslagen innebar. Början gjordes med det — av honom såsom mest radikalt betecknade — finsk-norsk-svenska förslaget. Ingen möjlighet erbjöds att uttala sig för någon kombination av olika principer och belopp, vilka kunde anses balansera varandra. Det finsk-norsk-svenska förslaget — för vilket grunderna nog hade redovisats under den skriftliga förberedelsen för konferensen och utvecklades vidare i utskottet — röstades till en början bort med stor majoritet; det stöddes endast av Liberia. Efter åtskillig diskussion röstade man i tur och ordning för en allmän övre gräns, en allmän nedre gräns och en på kilo byggd rörlig gräns mellan de båda yttergränserna. Under diskussion befann sig också det engelska förslaget till godsvärdesbegränsning och det franska förslaget om alternativ begränsning efter volym. Utskottet stod efter dessa principomröstningar inför en utomordentligt komplicerad byggnad av begränsningselement med "yttertak, innertak, trappa och golv samt ev. även något extra våningsplan." Det ironiserades med visst fog om att man kanske icke skulle finna hågade köpare till ett så invecklat hus.

I den därpå följande diskussionen om olika begränsningsbelopp framfördes som ut-

gångspunkt ett jämkat danskt förslag om en begränsning till 30 Poincaréfrancs (= kr. 10:29) per kilo eller 10.000 francs per kolli/enhet, beroende på vilket som skulle ge högsta resultat i det särskilda fallet, dock ej över 50.000 francs (= kr. 17.158:-) per kolli/enhet. Med en från svensk sida föreslagen uppräknig av den yttersta gränsen till 200.000 francs (= kr. 68.632:-) vann denna lösning amerikanskt och brittiskt stöd vid provisorisk omröstning.

I känslan av att man nu nått fram till ett alldeles ohanterligt begränsningssystem anförtroddes emellertid åt ett underutskott att söka finna en acceptabel kompromisslösning. Detta underutskott utgjordes av företrädare för Frankrike, Nederländerna, Storbritannien, Sverige, USA och Västtyskland. Underutskottet lyckades nå fram till en kompromisslösning som, med vissa avvikelser från utskottets principbeslut, hade i stort sett följande innebörd, nämligen;

a) att en kombinerad kolli/enhet/kilobegränsning i nära överensstämmelse med det engelska förslaget skulle användas, dvs. 10.000 Poincaréfrancs per kolli/enhet eller 30 francs per kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt, vilketdera som i varje fall ger högsta begränsningsbelopp,

b) att ersättningsbeloppet skulle beräknas på grundval av godsets värde på bestämmelsearten men utan att maximeras till detta värde samt

c) att vid containerlastning eller pallettering eller liknande enhetsbehandling av gods lastningsenheten skulle utgöra begränsningsenhet i den mån icke dess innehåll uppräknats och angivits i konossementet. Inom ramen för denna lösning rymdes alltså icke vare sig en särskild yttersta gräns eller en alternativ volymbegränsning. Kompromissförslaget antogs av utskottet.

Till plenarbehandlingen framfördes ånyo förslag om en särskild yttersta gräns på 200.000 francs, nämligen av Danmark, Japan, Nederländerna och Västtyskland, och därtill förslag från fransk sida om alternativ ansvarsbegränsning efter volym. Förslaget om återinförande av den särskilda yttersta

gränsen föll med 10 röster för (utom förslagsställarna bl. a. Argentina, Finland och Italien), 15 mot (bl. a. Frankrike, Grekland, Norge, Storbritannien, Sverige och USA) och 16 nedlagda. Det franska förslaget värvade endast 3 röster utöver Frankrikes egen, nämligen Italiens, Monacos och Jugoslaviens. Mot det förslaget avgavs 19 röster (bl. a. de återstående betydande sjöfartsnationernas) och 18 lades ner.

Sedan två delomröstningar ägt rum rörande utskottsförslaget, antogs detta slutligen som helhet med 23 röster för (däribland Belgien, Finland, Grekland, Italien, Liberia, Nederländerna, Norge, Storbritannien, Sverige, Schweiz, USA och Västtyskland). Den antagna lösningen är – efter betydelsefull redaktionell bearbetning av en särskild kommitté under ordförandeskap av den norske chefsdelegaten, höyesterettsadvokaten Alex. Rein – upptagen under punkterna a)–h) i artikel 2 av tilläggsprotokollet.

Revisionen av konventionens begränsningsregel åsyftade ursprungligen att anpassa ansvarsgränsen till den förändring av penningvärdet som ägt rum sedan Haag-reglerna antogs i början av 1920-talet och som blivit särskilt markerad därigenom att vissa länder ansett sig kunna frångå ansvarighetsberäkning i guldvaluta. CMI:s förslag – innebärande ett högsta ansvarsbelopp av 10.000 Poincaréfrancs per kolli eller enhet – representerade en uppräknig i förhållande till tillämpade begränsningsbelopp i pappersvaluta; i förhållande till begränsningsbelopp i guldmunt – som konventionen rätteligen torde kräva – utgör dock 10.000 Poincaréfrancs i själva verket en viss nedskrivning. Den antagna regeln bygger även den på ett begränsningsbelopp av 10.000 Poincaréfrancs per kolli eller enhet men kombinationen med 30 Poincaréfrance per kilo, om detta ger högre utslag, torde betyda en märkbar reell förhöjning i fråga om tunga kollin. Ansvarsbegränsning efter kolli eller enhet blir i praktiken tillämplig på kollin och enheter med en vikt av upp till drygt 330 kilo (333,33) och därmed av allt att döma på den största delen av sjötransporterat gods.

Genom frivillig höjning av kilogränsen till CMR-konventionens nivå (25 Germinalfrancs, motsvarande 123,123 Poincaréfrancs) kan utrymmet för kולי/enhetsbegränsningen inskränkas till kollin och enheter med en vikt av upp till drygt 80 kilo (81,31).

Jämförd med det skandinaviska förslaget om en ren kilobegränsningslinje innefattar den slutliga lösningen en viss försämring såtillvida att fullständig samordning med CMR-konventionen (jfr. SOU 1966:36) ej kan vinnas ens på frivillig väg. Å andra sidan innebär den antagna regeln att man bevarat ett skydd för lätta kollin i stort sett motsvarande det som f. n. gäller enligt tillämpade begränsningar i pappersvaluta.

I fråga om hur vikten på skadat eller förkommet gods skall beräknas är formuleringen av regeln (se artikel 2 punkt a), ehuru kortfattad, avsedd att få samma verkan som de därvidlag utförliga reglerna i artiklarna 23 och 25 av CMR-konventionen. Normalt skall alltså vikten beräknas på det gods som faktiskt skadats eller förkommit. Men om del av en helhet — t. ex. del av en transporterad bil — skadats är det givetvis hela fordonet som skall anses skadat, ej delen. I vissa fall måste en hel sändning anses skadad, även om den är fördelad på flera kollin. Man kan t. ex. tänka sig en röntgenutrustning transporterad i flera kollin och avsedd att monteras samman vid framkomsten. Skada på ett vitalt kולי i en sådan sändning medför då att hela sändningen måste anses vara skadad.

Under punkt b) av artikel 2 är upptagen den regel som enligt brittiskt förslag från början var avsedd att beskära möjligheterna att döma ut ersättning för s. k. konsekvensskador. Sådan regeln nu framträder är den emellertid resultatet av en stegvis omarbeting under trycket av skandinaviskt motstånd. Trots formuleringen "total amount", som utgör en kvarleva från det skede då regelns begränsningssyfte ännu vidhölls på brittisk sida, utgör regeln nu en jämförelsevis neutral skadevärderingsregel av väsentligen samma innebörd som 120 § i de nordiska sjölagarna, kompletterad efter mönster av artikel 23 mom. 2 i CMR-konventionen så

att fråga är om godsets börs- eller marknadspris m. m. Någon ändring i vad som f. n. anses gälla i fråga om konossementskonventionens förhållande till konsekvensskador har alltså ej åstadkommit.

Till det ursprungliga syftet att anpassa begränsningen efter penningvärdesförsämringen fogades under konferensarbetet — som redan antytts — syftet att anpassa begränsningsmetoden efter den nya transportteknik som containerbehandling och annan enhetsbehandling av sjötransporterat gods innebär. Resultatet härav återfinns i form av en containerklausul i punkt c) artikel 2. Någon definition av container har man ej försökt sig på. I stället har man nöjt sig med att använda orden container och pallet i syfte att därigenom täcka vad som transporttekniskt och kommersiellt i dag förstås med dessa termer och därtill fogat formuleringen "and similar articles of transport", dvs. sådana anordningar som transporttekniskt och kommersiellt framstår som jämställda med containers och pallar. Till grund för containerklausulen ligger principen, att antalet kollin eller enheter inuti containern måste redovisas i konossementet för att begränsningsberäkningen skall ske på grundval av dessa kollin eller enheter i stället för själva containern eller pallen. Därmed uppnår man två huvudsyften. Det första är att transportören icke tvingas betala ersättning på denna för transportkunden gynnsammare bas utan att veta vad som finns i containern, t. ex. ett mycket stort antal lådor med dyrbart innehåll. Det andra är att förvärvaren av konossementet direkt av detta kan se med vilken ansvarighet godset skeppas och därför även i detta avseende med ledning av konossementet kan avgöra vad det är han köper. Regeln är avsedd att fungera exempelvis på följande sätt. Om en speditör samlastar gods och avlämnar detsamma packat i en låst container samt beskriver godset i konossementet såsom "1 container said to contain general merchandise", då utgör containern begränsningsenhet. Om den i stället avlämnas med beskrivningen "1 container said to contain 100 cartons, each with 12 bottles of

whisky", är det varje låda (men icke varje flaska) som utgör begränsningsenhet. Om containern uppges innehålla t. ex. "20 cases of television sets and general merchandise", utgör de 20 lådorna separata kollin i ansvarsbegränsningshänseende och resten av containern går på den grundläggande viktbasen. Frågan hur containern själv skall behandlas är i princip löst på samma sätt som frågan hur emballage behandlas enligt nuvarande regler. Containerklausulen innebär emellertid att containern som sådan behandlas som en begränsningsenhet, om den särskilt redovisas i konossementet såsom utgörande ett kolli eller en enhet, förutsatt givetvis att containern icke tillhör redaren själv.

Det är icke förutsatt att transportkunden för att uppnå fördelarna med containerklausulen måste ingå ett särskilt avtal med redaren om värdeklamationen eller ens betala förhöjd frakt. Det avgörande är godsbeskrivningen i konossementet och redarens accept av denna beskrivning genom att utfärda dokumentet; en annan sak är att de kommersiella följderna av tillämpningen av denna metod kan komma att innebära förhöjda frakter när det kommersiella läget så medger. Här kan tilläggas att på engelsk sida utarbetad text, enligt vilken särskilt avtal om förhöjd frakt med hänsyn till godsets värde skulle krävas för tillämpning av containerklausulen, avvisades under utskottsbehandlingen.

Sammanfattningsvis torde kunna sägas att den uppnådda kompromisslösningen på det hela taget är godtagbar från svensk synpunkt.

Tillämpningsområdet (artikel 5 i tilläggsprotokollet; artikel 10 i konventionen)

Ett av huvudsyftena med det revisionsarbete varav Visby-reglerna utgör resultatet var att utvidga konventionens tillämpningsområde och tydliggöra detta. CMI-förslaget var på den punkten tämligen långtgående i det att det förutsatte konventionens tillämpning på varje internationell befordran med lastningshamn eller lossningshamn (eller alternativ lossningshamn) i fördragsslutande stat, oav-

sett vilken lag som reglerade konossementet och vilken nationalitet fartyget, bortfraktaren, avlastaren, mottagaren eller annan intressent hade. Denna lösning kunde alltså leda till att konventionsstat tillämpade konventionen även i lägen då den enda anknytningen till konventionsområdet var att lossningshamnen var belägen där, dvs. med fränseende av att kanske alla andra anknytningsmoment – bl. a. platsen för konossementets utfärdande – pekade på icke-konventionsstat. Vid konferensens första fas var man till en början i allmänhet inställd på att acceptera denna lösning men den visade sig stöta på häftigt motstånd från brittisk sida. Anledningen därtill var speciell. Britterna befarade nämligen att en dylik klausul, som medger att konventionsstat i vissa lägen kan påtvinga en icke-konventionsstat sin jurisdiktion, kunde få olyckliga verkningar. Ehuru det icke framfördes offentligt, befarades på brittisk sida att regeln, i den föreslagna utformningen, skulle kunna återopas som stöd för den amerikanska sjöfartspolitikens gentemot de europeiska linjekonferenserna med syfte bl. a. att i betydande mån lägga fraktavtal som träffas i Europa om godsbefordran till USA under amerikansk domvärjo.

För att komma till rätta med de brittiska farhågorna – som visserligen knappast delades av andra delegationer – enades redan under konferensens första fas delegationerna från Japan, de nordiska länderna, Storbritannien och USA, på nordiskt initiativ, om en lösning som avvek från CMI:s förslag väsentligen genom att befordran från icke-fördragsslutande stat till fördragsslutande stat lämnades utanför det obligatoriska tillämpningsområdet och genom att s. k. paramountklausuler (innefattande hänvisning till konventionsreglerna) skulle medföra obligatorisk tillämpning av konventionen. I den internationella rättstillämpningen har verkan av paramount-klausuler – numera förekommande i snart sagt varje konossement – icke bedömts enhetligt och det borde därför leda till ökad uniformitet att föra in dessa klausuler under konventionens reglering av tillämpningsområdet. Denna kompromisslösning

mötte i sin tur motstånd från en del kontinentaleuropeiska delegationers sida. På det hållet föredrog man CMI-lösningen, kompletterad med en möjlighet att i nationell lagstiftning utesluta konventionens tillämpning i fråga om befordran från icke-konventionsstat.

Situationen var oförändrad vid inledningen av konferensens andra fas. I utskottet antogs det "nordiska" kompromissförslaget med en tämligen svag majoritet. I anslutning till den därpå följande plenarbehandlingen gjordes vissa ytterligare försök till kompromiss mellan de motstående förslagen. Det ledde till att slutvoteringen på denna punkt uppsköts och förnyad utskottsbehandling ägde rum under ledning av dispaschör Pineus. Därvid kom man fram till den lösning som slutligen antogs av konferensen och som innebär att den "nordiska" kompromisslösningen med viss omredigering kompletterades med uttrycklig erinran om att regeln icke hindrar fördragsslutande stat från att i sin nationella lag utvidga tillämpningsområdet praktiskt taget hur långt som helst, t. o. m. till befordran mellan hamnar i icke-konventionsstater. I de flestas ögon var detta tillägg i och för sig obehövligt. Men det visade sig utgöra nyckeln till en samlande kompromiss. I detta skick antogs artikel 5 i plenum med 28 röster för, ingen mot och 13 nedlagda (däribland Italien, Jugoslavien och Polen).

Slutbestämmelserna (artiklarna 6–17)

Slutbestämmelserna utarbetades främst efter mönster av de slutbestämmelser som ingår i 1967 års ändringsprotokoll till 1910 års internationella bärgningskonvention. Vissa avvikelser och kompletteringar gjordes dock.

Artikel 6 innehåller, utom en erinran om att konvention och tilläggsprotokoll skall läsas och tolkas tillsammans som ett enda instrument, en regel i syfte att lösa eventuella konflikter mellan de folkrättsliga förpliktelserna enligt Visby-reglerna å ena samt Haag-reglerna å andra sidan. Meningen är att stat som tillträtt Haag-reglerna och som även

tillträtt Visby-reglerna skall kunna tillämpa oförändrade Haag-regler i förhållande till stater som enbart tillträtt dessa senare. Om exempelvis ett konossement utfärdas i annan stat än den från vilken befordringen sker — något som ej är enbart teoretiskt tänkbart — skulle konflikt kunna tänkas mellan fördragsenlig plikt på grund av artikel 10 i konventionens ursprungliga lydelse (att tillämpa Haag-reglerna) och motsvarande plikt enligt samma artikel i dess genom protokollet ändrade lydelse (att tillämpa Haag-Visby-reglerna); jfr. protokollsartikel 5 första stycket punkt b). Sådana konflikter förebyggs av protokollsartikel 6 andra stycket som alltså möjliggör att stat som tillträtt konventionen också tillträder tilläggsprotokollet utan att fördenskull bli nödsakad att säga upp konventionen i förhållande till sina gamla konventionsparter.

Enligt artikel 7 kan vidare stat, som tillträder Visby-reglerna och därmed erkänner Haag-Visby-reglerna, säga upp Haag-reglerna i förhållande till stater som endast erkänner dessa senare.

Artiklarna 8 och 9 angår tvister rörande Haag-Visby-reglernas tolkning och tillämpning. De överensstämmer med motsvarande regler i 1967 års internationella konventioner om sjöpanträtt och fartygshypotek, inskrivning av rätt till fartyg under byggnad och befordran av passagerares resgods till sjöss.

Artiklarna 10–12 svarar mot slutbestämmelser i tilläggsprotokollet till bärgningskonventionen.

Artikel 13 ställer — i enlighet med skandinaviskt yrkande — för Visby-reglernas ikraftträdande krav på att minst 10 stater skall ha tillträtt dem och att minst 5 av dessa stater var och en skall ha en handelsflotta på en miljon bruttoregisterton eller däröver. Tiden för ikraftträdandet från det att detta antal kvalificerade stater tillträtt tilläggsprotokollet är satt så kort som till tre månader. Det skandinaviska förslaget föreskrev en frist på sex månader och britterna önskade en ettårsfrist överensstämmande med den som gäller enligt Haag-reglerna, något som man på nor-

disk sida icke motsatte sig. Utskottets ordförande drev emellertid energiskt krav på kortare frist och lyckades få utskottets majoritet att acceptera detta. På nordisk och brittisk sida ställde man sig tämligen indifferent till frågan och fann den i vart fall icke förtjänt av att särskilt föras fram i plenum.

Artiklarna 14—15 svarar mot slutbestämmelser i ändringsprotokollet till bärningskonventionen.

Artikel 16 svarar mot artikel 14 mom. 1 i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. Egentligen hade man under konferensens första fas beslutat att icke vidare använda sig av den i de flestas ögon obehövligen bestämmelsen, enligt vilken fördragsslutande stat berättigas att sätta fördrag i tillämpning antingen genom att direkt upphöja dem till lag eller genom att inarbeta dem på lämpligt sätt i nationell lagstiftning. Men bestämmelsen infördes under plenarbehandlingen för att tillmötesgå västtyska önskemål betingade av eljest tänkbara nationella svårigheter av konstitutionell art.

Artikel 17 svarar likaledes mot slutbestämmelse i ändringsprotokollet i bärningskonventionen.

Särskilda voteringar ägde rum om artikel 12 med s. k. FN-klausul, artikel 15 rörande viss territoriell tillämpning och den nyssnämnda artikel 16. Artikel 12 antogs med 27 röster för (bl. a. Danmark och Norge), 6 röster mot och 11 nedlagda (bl. a. Finland och Sverige). Artikel 15 antogs med 20 röster för (däribland Danmark, Norge och Sverige), 6 röster mot och 18 nedlagda (däribland Finland). Artikel 16 antogs med 13 röster för (bl. a. de nordiska delegationerna), 6 röster mot och 25 nedlagda.

Slutvoteringen om slutbestämmelserna utföll så att dessa antogs med 34 röster för (däribland de nordiska länderna), ingen mot och 10 nedlagda.

Bryssel och Stockholm i april 1968.

Tage Grönwall

/Christer Rune

Översikt

av slutvoteringen om och undertecknandena av 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års internationella konossementskonvention

Delegationer	Votering				Undertecknanden
	för	mot	avst.	frånv.	
1. Algeriet			X		
2. Argentina	X				X
3. Belgien	X				X
4. Bulgarien				X	
5. Danmark			X		
6. Equador	X				
7. Filippinerna			X		X
8. Finland	X				X
9. Frankrike			X		
10. Förenade arabrepubliken			X		
11. Ghana	X				
12. Grekland	X				X
13. Indien				X	
14. Irak				X	
15. Irland			X		
16. Italien	X				X
17. Japan			X		
18. Jugoslavien			X		
19. Kamerun	X				
20. Kanada	X				X
21. Kina (Formosa)	X				X
22. Kongo (Dem. Republ.)	X				X
23. Korea	X				
24. Libanon				X	
25. Liberia	X				X
26. Marocko			X		
27. Mauretanien			X		X
28. Monaco			X		
29. Nederländerna	X				
30. Nicaragua			X		
31. Nigeria	X				
32. Norge	X				
33. Paraguay				X	
34. Peru	X				
35. Polen	X				X
36. Schweiz	X				X
37. Sovjetunionen			X		
38. Spanien			X		
39. Storbritannien	X				X
40. Sverige	X				X
41. Sydafrika			X		
42. Thailand			X		
43. Togo			X		
44. Uruguay			X		X
45. U.S.A.	X				X
46. Vatikanstaten	X				X
47. Västtyskland	X				X
	24		18	5	19

- 1. ...
- 2. ...
- 3. ...
- 4. ...
- 5. ...
- 6. ...
- 7. ...
- 8. ...
- 9. ...
- 10. ...
- 11. ...
- 12. ...
- 13. ...
- 14. ...
- 15. ...
- 16. ...
- 17. ...
- 18. ...
- 19. ...
- 20. ...
- 21. ...
- 22. ...
- 23. ...
- 24. ...
- 25. ...
- 26. ...
- 27. ...
- 28. ...
- 29. ...
- 30. ...
- 31. ...
- 32. ...
- 33. ...
- 34. ...
- 35. ...
- 36. ...
- 37. ...
- 38. ...
- 39. ...
- 40. ...
- 41. ...
- 42. ...
- 43. ...
- 44. ...
- 45. ...
- 46. ...
- 47. ...

KENCL LBL
 2 7 FEB 1978
 STOCKHOLM

Statens offentliga utredningar 1972

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Ämbetsansvaret II. [1]
Godsbefordran till sjöss. [10]

Försvarsdepartementet

Personal för tyg- och intendenturförvaltning. [3]
Säkerhets- och försvarspolitik. [4]

Kommunikationsdepartementet

CKR. (Centrala körkortsregistret) [5]

Utbildningsdepartementet

Reklamutredningen. 1. Beskattning av reklam. [6]
2. Beskrivning och analys. [7] 3. Ställningstaganden och
förslag. [8] 4. Reklamens bestämningsfaktorer. [9]

Industridepartementet

Svensk möbelindustri. [2]

