

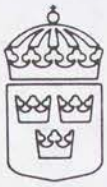
Översyn av sjölagen 2

Godsbefordran till sjöss

Slutbetänkande av sjölagsutredningen

SOU 1990:13

SOU
1990:13 A



Statens offentliga utredningar
1990:13
Justitiedepartementet

Översyn av sjölagen 2

Godsbefordran till sjöss

Slutbetänkande av sjölagsutredningen
Stockholm 1990

Allmänna Förlaget har utgivit en bibliografi över SOU och Ds som omfattar åren 1981–1987. Den kan köpas från förlagets Kundtjänst, 106 47 Stockholm.
Best. nr. 38-12078-X.

Beställare som är berättigade till remissexemplar eller friexemplar kan beställa sådana under adress:

Regeringskansliets förvaltningskontor
SOU-förrådet
103 33 Stockholm
Tel: 08/763 23 20 Telefontid 8.10–12.00 (externt och internt)
08/763 10 05 12.00–16.00 (endast internt)

ISBN 91-38-10512-8
ISSN 0375-250X

Graphic Systems AB, Göteborg 1990

Till statsrådet och chefen för justitiedepartementet

Genom beslut den 1 december 1977 bemyndigade regeringen dåvarande chefen för justitiedepartementet att tillkalla en kommitté för att göra en översyn av bestämmelserna i 6 kap. och 10 kap. sjölagen om befordran av passagerare och resgods och om redares ansvarighet. Med stöd av bemyndigandet tillkallades en kommitté, som antog namnet sjölagsutredningen. Kommittén avgav i mars 1981 delbetänkandet Översyn av sjölagen 1 (SOU 1981:8). Betänkandet kom att ligga till grund för 1983 års sjölagsändringar.

I tilläggsdirektiv år 1980 fick kommittén i uppdrag att se över även reglerna i 5 kap. sjölagen om befordran av gods. Kommittén har nu slutfört detta uppdrag och får härmed överlämna slutbetänkandet Översyn av sjölagen 2.

Liksom tidigare har kommittén samarbetat med motsvarande kommittéer i Danmark, Finland och Norge. Samarbetet har resulterat i lagförslag som är i huvudsak likalydande.

I arbetet med slutbetänkandet har följande ledamöter och experter deltagit.

Ledamöter

Hovrättspresidenten Birgitta Blom (ordförande)	t.o.m. den 30 juni 1984
Professor Kurt Grönfors (ordförande)	fr.o.m. den 1 juli 1984
Advokaten Lennart Hagberg	
Direktören Per Erik Hedborg	
Direktören Gunnar Himmelstrand	

Direktören
Bengt Holtzberg

Direktören
Torsten Lundh

Experter

Departementsrådet
Magnus Göransson — fr.o.m. den 28 augusti 1984

Lagmannen
Ulf Hellbacher — fr.o.m. den 1 februari 1986

Sekreterare i denna del av utredningen har varit numera lagmannen Ulf Hellbacher (t.o.m. den 31 januari 1986) och numera hovrättsrådet Per Kjellström (fr.o.m. den 1 maj 1985).

Kommitténs uppdrag är härmed slutfört.

Stockholm i februari 1990

Kurt Grönfors

Lennart Hagberg — *Per Erik Hedborg*

Gunnar Himmelstrand — *Bengt Holtzberg*

Torsten Lundh

/Per Kjellström

Innehåll

Förkortningar 7

Sammanfattning 9

Summary 13

Författningsförslag 17
1. Förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) .. 17
2. Förslag till lag om ändring i lagen (1929:145) om skiljemän 64
3. Förslag till lag om ändring i lagen (1929:147) om utländska skiljeavtal och skiljedomar 65

1 *Inledning* 67
1.1 Utredningens uppdrag 67
1.2 Utredningens arbete 69

2 *Internationell bakgrund* 71
2.1 Äldre rätt före Haagreglerna 71
2.2 Haagregelkompromissen 72
2.3 Visbyreglerna 74
2.4 Hamburgreglerna 74
2.5 1936 års sjölagsändringar 75
2.6 1973 års sjölagsändringar 77

3 *Huvuddragen av den föreslagna lagstiftningen* 79
3.1 Sjölagens paragrafering, disposition och rubriker 79
3.2 Befraktningsavtal och transportavtal 81
3.3 Tvingande och dispositiv rätt 83
3.4 Ansvarssystemet vid transportavtal 87
3.5 Anpassning av sjölagen till dagens transportmarknad . 89

4 *1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna)* 91
4.1 Närmare om bakgrunden till konventionsarbetet 91

4.2 Konventionens huvudsakliga innehåll 93
4.3 De särskilda bestämmelserna i konventionen 95
4.4 Frågan om Sveriges anslutning till Hamburgreglerna . 118

5 *Specialmotivering* 121
5.1 Motivering till 13 kap. sjölagsförslaget 121
5.2 Motivering till 14 kap. sjölagsförslaget 170
5.2.1 Inledande bestämmelser 170
5.2.2 Resebefraktning 175
5.2.3 Konsekutiva resor 193
5.2.4 Kvantumkontrakt 196
5.2.5 Tidsbefraktning 200
5.3 Motivering till vissa ändringar i andra delar av sjölagen 220
5.3.1 [1] och [4] kap. sjölagen 220
5.3.2 [6] kap. sjölagen 220
5.3.3 [14] kap. sjölagen 221
5.3.4 [16] kap. sjölagen 222
5.4 Motivering till ändringar i vissa andra lagar 223
5.4.1 Lagen (1929:145) om skiljemän 223
5.4.2 Lagen (1929:147) om utländska skiljeavtal och skiljedomar 223

Bilaga 1
1924 års internationella konossementskonvention i dess ändrade lydelse genom 1968 års tilläggsprotokoll (Haag-Visbyreglerna) 225

Bilaga 2
1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna) 237

Bilaga 3
De nordiska lagförslagen till 13 och 14 kap. sjölagen 269

Förkortningar

AfS	Arkiv for Sjørett
Baltime	The Baltic and International Maritime Conference Uniform Time-Charter
BIMCO	The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen
cif	cost, insurance, freight
CMI	Comité Maritime International
CMR	Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road
Combiconbill	Combined Transport Bill of Lading, introduced by BIMCO
CIM	Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des marchandises
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
Ds Ju	departementsserien, justitiedepartementet
fac	fast as can
faccop	fast as can custom of the port
fio	free in and out
fob	free on board
HD	Sveriges högsta domstol
HovRVSv	hovrätten för Västra Sverige
IMDG-koden	International Maritime Dangerous Goods Code
IMO	International Maritime Organization, London
Intercoa 80	Tanker Contract of Affreightment, introduced by Intertanko, Oslo
JMLC	Journal of maritime law and commerce
JO	justitieombudsmannen
KonL	Konossementslagen (1936:277)
Ll L Rep.	Lloyd's List Law Reports (1919–1950)

Lloyd's Rep.	Lloyd's List Law Reports (1951–1967), Lloyd's Law Reports (1968–)
Lugano-konventionen	Konvention den 16 september 1988 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område
ND	Nordiske domme i sjøfartsanliggender
NFT	Nordisk försäkringstidskrift
NHR	Norges Høyesterett
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv avd. I
NJA II	Nytt Juridiskt Arkiv avd. II
P & I	Protection & Indemnity
Produce	Time-Charter, Government form, Approved by the New York Produce Exchange (NYPE)
prop.	regeringens proposition
Reeftime 78	Reefer Uniform Charter Party (Box Layout 1978)
SDR	Special Drawing Rights
SFS	Svensk författningssamling
Shelltime	Time-Charter Party, utarbetat av oljebolaget Shell
SJÖFS	Sjöfartsverkets författningssamling
Sjölagskommentaren Godsbefordran	Grönfors, Sjölagens bestämmelser om godsbefordran, under medverkan av Lars Gorton (1982)
Sjölagskommentaren Passagerarbefordran	Grönfors, Sjölagens bestämmelser om passagerarbefordran (1987)
Sjölagskommentaren Redaransvar	Birgitta Blom, Sjölagens bestämmelser om redaransvar (1985)
SOLAS 1974	1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss
SOU	statens offentliga utredningar
Svea HovR	Svea hovrätt
SvJT	Svensk Juristtidning
TfR	Tidsskrift for Rettsvitenskap
UfR	Ugeskrift for retsvaesen
UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law, Wien
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development, Genève
Volcoa	Standard Volume Contract of Affreightment, introduced by BIMCO

Sammanfattning

Huvuddelen av bestämmelserna i 5 kap. sjölagen om godsbefordran fick sin nuvarande lydelse under senare delen av 1930–talet i samband med en omfattande reform av reglerna i de nordiska länderna. Vid samma tid tillkom även den s.k. konossementslagen i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement (Haagreglerna).

Delar av 5 kap. har därefter fått ny lydelse genom 1973 års sjölagsändringar. Dessa ändringar föranleddes av Sveriges tillträde till 1968 års tilläggsprotokoll (Visbyreglerna) till konossementskonventionen. De sammantagna konventionsreglerna (Haag-Visbyreglerna) arbetades in i kapitlet samtidigt som dåvarande regler om passagerarbefordran bröts ut till ett nytt särskilt kapitel.

Sistnämnda sjölagsändringar innebar ingen fullständig översyn av reglerna för godsbefordran. Många bestämmelser har fortfarande den lydelse som de fick under 1930–talet. Ett sjölagsförslag vid sidan av 1973 års reform, vilket förslag i huvudsak innebar en språklig bearbetning av bestämmelserna, ledde inte till någon lagstiftning. Man beslöt att avvakta en mera omfattande översyn av reglerna i nordiskt samarbete.

En sådan översyn har nu skett. Under mellantiden har tillkommit 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna) och en central uppgift under utredningsarbetet har därför också varit frågan om ett svenskt tillträde till denna konvention och konventionsreglernas inarbetning i den svenska sjölagen. Vidare har den särskilda konossementslagen upphävts under år 1984 till undvikande av en komplicerad "dubbelspårighet" i den svenska sjölagstiftningen.

Utredningsarbetet har skett i samarbete med Danmark, Finland och Norge och resulterat i lagförslag som är i huvudsak likalydande.

Ratifikation av 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods samt lagtekniska konsekvenser

Som nämnts ovan bygger ansvarsreglerna i 5 kap. sjölagen på Haag-Visbyreglerna. Hamburgreglerna har emellertid klara rättspolitiska

och rättstekniska fördelar i jämförelse med Haag-Visbyreglerna. Utredningen föreslår därför att Sverige vid lämplig tidpunkt tillträder 1978 års konvention och säger upp Haag-Visbyreglerna. En övergång till ett annat system bör emellertid inte ske för närvarande. Av bl.a. kostnads- och konkurrenshänsyn bör tillträdet ske först sedan Hamburgreglerna vunnit en förhållandevis vidsträckt anslutning bland Sveriges viktigaste handelspartners. Det rör sig, förutom de nordiska länderna, om EG-länderna och USA.

Utredningens ställningstagande innebär att sjölagsförslaget innehåller två alternativ i de fall de bakomliggande konventionsreglerna strider mot varandra. I övrigt har reglerna utformats med Hamburgreglerna som mönster, dvs. Haag-Visbyreglerna har klätts i Hamburgreglernas dräkt. Utredningen har också funnit det naturligt att nu separera reglerna för styckegodstransport och reglerna för befraktning och redovisa dem i var sitt kapitel. På grund härav föreslås en ny terminologi på de båda områdena till undvikande av sammanblandning av olika befordringsformer. Men med den löpande paragrafering som sjölagen av tradition har, leder uppdelningen i två kapitel till vissa systematiska komplikationer. Utredningen anser dock – i likhet med de övriga nordiska kommittéerna – att problemen kan lösas genom en framtida omstrukturering där sammanhängande ämnesområden bildar särskilda block. I detta system återfinns reglerna om styckegodstransport och om befraktning i 13 kap. respektive 14 kap.

Bestämmelser om styckegodstransport

Lagförslaget innebär att reglerna om styckegodstransport får ett mer vidsträckt tillämpningsområde än som gäller i dag. Reglerna skall tillämpas på all sjötransport oavsett om konossement utfärdas eller inte. Undantag görs endast för ren certepartifart och för sådana ramavtal som brukar benämnas kvantumkontrakt. I förslagets Hamburgalternativ utökas tillämpningsområdet även i geografiskt hänseende. Reglerna skall tillämpas inte bara då lossningshamnen ligger i nordiskt land utan så snart den ligger i stat ansluten till konventionen.

Transportörens skadeståndsansvar vid godsskada skärps genom olika regler. Exempelvis görs nuvarande bestämmelser om ansvarsperioden tvingande för hela den tid som transportören har godset i sin vård, vilket är en anpassning till modern styckegodshantering i terminal. I Hamburgalternativet utgår därutöver de särskilda ansvarsfrihetsgrunderna nautiskt fel och brand. Vad gäller brand införs i stället en ny bevisbörderegel rörande brandens uppkomst. Även möjligheten till ansvarsfriskrivning vid transport av levande djur och vid lastning på däck begränsas. Ansvarsfrihet tillåts inte om en

förlust eller skada hänför sig till annat än till de särskilda risker som är förenade med sådana djur- och däckstransporter.

Nuvarande regler om ansvarsbegränsning behålls i huvudsak oförändrade. I Hamburgalternativet har dock begränsningsbeloppen höjts med 25 procent. Vidare införs särskilda begränsningsregler för dröjsmål med godsets utlämnande.

Den tvingande ansvarsregleringen har kompletterats med bestämmelser rörande giltigheten av olika jurisdiktions- och skiljedomsklausuler. En skadelidande skall alltid ha rätt att få ett ersättningsanspråk prövat på ort med rimlig anknytning till den transport varom är fråga.

Reglerna om konossement har endast genomgått en språklig bearbetning. Bestämmelserna har dock kompletterats med nya regler avseende det icke-negotiabla transportdokument som benämns sjöfraktsedel.

Bestämmelser om befraktning av fartyg

Reglerna om resebefraktning har setts över för att bättre passa in i dagens förhållanden. Exempelvis har bestämmelserna om överliggetid fått ett principiellt nytt innehåll såsom en internationell anpassning, främst till dominerande engelsk praxis. Även helt nya regler har tillkommit för att ge stadga åt tolkningen av den flora av olika klausuler som förekommer inom kontraktsrätten. Här kan nämnas olika restriktioner och särskilda ansvarsregler för resebefraktaren i det fall han enligt befraktningsavtalet tillagts en optionsrätt med avseende på vilka hamnar som skall angöras eller vilka resor som skall utföras. Andra regler med samma syfte är de standarder som anger den närmare innebörden av olika klausuler av betydelse för beräkningen av liggetid (fac, faccop osv.).

Bland resebefraktningsreglerna upptas också nya särregler för s.k. konsekutiva resor. Denna moderna kontraktsform avser flera resor efter varandra under en vanligtvis längre tidsperiod, vilket kan föranleda juridiska problem om en störning sker med avseende på en enstaka resa. Även om resebefraktningsreglerna ligger i botten och bildar mönster krävs därför speciella lösningar för en förtida kontraktsavveckling. Andra särregler av betydelse är – på samma sätt som vid tidsbefraktning – tillämpliga regler i samband med den kontraktsenliga avtalsperiodens upphörande.

Utredningen föreslår också regler för s.k. kvantumkontrakt i anslutning till resebefraktningsreglerna. Avtalstypen företer övervägande drag av befraktningsavtal omfattande en längre tidsperiod men skiljer sig från konsekutiva resor främst genom att resorna inte är på varandra följande och fartygen oftast inte individuellt angivna. Reglerna tar inte sikte på de individuella resorna under kontraktet,

på vilka styckegods- eller resebefraktningsreglerna har en direkt tillämpning, utan endast på godsmängden i dess helhet.

Även reglerna om tidsbefraktning har moderniserats och anpassats till dagens befraktningsmarknad. De enskilda bestämmelserna har utformats med utgångspunkt från rådande certepartipraxis och skall ses som en sammanvägning av regler hämtade från olika mönsterbildande standardkontrakt. Men bestämmelserna har även kompletterats med regler som ofta saknas i standardkontrakten eller som bara framgår indirekt av olika friskrivningsklausuler. Därvid har särskilt beaktats den allt vanligare företeelsen att tidsbefraktaren endast uppträder som operatör av ifrågavarande fartyg.

Ändringar i andra delar av sjölagen

I lagförslaget rörande styckegodstransport och befraktning förordas ett nytt sjövärdighetsbegrepp. I konsekvens härmed görs motsvarande ändringar i andra kapitel där begreppet förekommer. Därmed uppnås ett enhetligt begrepp inom sjölagen samt nordisk rättslikhet.

Även sjölagens bestämmelser om laga domstol och om preskription har genomgått vissa ändringar. Forumreglerna för styckegodstransport och passagerarbefordran har brutits ut ur den allmänna regeln och tagits in i särskilda paragrafer. Reglerna för styckegodstransport har därvid gjorts exklusiva och anpassats till reglerna som rör giltigheten av olika jurisdiktionsklausuler. Preskriptionsregeln för lastskada m.m. har anpassats även till styckegodstransporter och för sådana transporter gällande konventionsregler.

Summary

The wording of most provisions contained in Chapter 5 of the Swedish Maritime Code on the Carriage of Goods by Sea dates back to the latter part of the 1930s, when a comprehensive reform of the rules was carried out in the Nordic countries. A Bill of Lading Act was also passed at that time in view of Sweden's accession to the 1924 international Convention concerning Bills of Lading (the Hague Rules).

Parts of Chapter 5 were subsequently reworded as a result of the amendments made to the Maritime Code in 1973. These amendments were caused by Sweden's accession to the supplementary protocol of 1968 (the Visby Rules) to the Bill of Lading Convention. All the convention rules (the Hague-Visby Rules) were incorporated in the chapter, while the rules on transport of passengers were transferred to a separate new chapter.

The last-mentioned amendments to the Maritime Code do not represent a complete revision of the rules on the carriage of goods. Many provisions still retain the wording of the 1930s. In addition to the reform of 1973, a Committee proposal was introduced essentially with a view to carrying out a linguistic revision of the provisions, but it did not result in legislation. The decision was taken to await a more comprehensive review of the rules within the framework of Nordic co-operation.

Such a review has now taken place. The UN Convention on the Carriage of Goods by Sea (the Hamburg Rules) was adopted in the meantime, and an important task during the preparatory work was therefore the matter of the adoption of this Convention by Sweden and incorporation of the convention rules in the Swedish Maritime Code. In addition, the specific Bill of Lading Act was repealed in 1984 in order to avoid complicating duplication in Swedish maritime legislation.

The preparatory work was carried out in co-operation with Denmark, Finland and Norway and resulted in this proposal that has essentially the same wording.

Ratification of the 1978 UN Convention on the carriage of goods by sea and legal consequences

As mentioned above, the liability rules in Chapter 5 of the Swedish Maritime Code are based on the Hague-Visby Rules. However, the Hamburg Rules have distinct advantages as to juridical policy and drafting. Accordingly, the Committee proposes that, at a suitable date, Sweden adopts the 1978 Convention and renounces the Visby Rules. However, a change-over to another system should not be made at present. For considerations of cost and competition, among others, accession to the convention should be deferred until the Hamburg Rules have been adopted more widely among Sweden's most important trading partners. Apart from the other Nordic countries, these partners are the EC countries and the U.S.

The proposal contains two alternatives in those cases where the underlying convention rules are contradictory. Otherwise, the rules have been modelled along the lines of the Hamburg Rules, i.e. the Hague-Visby Rules have been dressed in the clothing of the Hamburg Rules. At this stage the Committee also considered it appropriate to separate the rules on transport of goods from the rules on chartering, and to deal with them in separate chapters. Accordingly, a new terminology is proposed in both areas so as to avoid a mixture of the two main types of contracts of carriage by sea. But, in view of the traditional consecutive numbering of the sections in the Swedish Maritime Code, the division into two chapters leads to certain systematic complications. However, the Committee considers – like the other Nordic committees – that the problems can be resolved by a future restructuring, where interlinked subjects will form separate blocks. In this system, the rules on transport of goods and on chartering will be contained in chapters 13 and 14, respectively.

Contracts on transport of goods

The proposal of the Committee is intended to give wider application to the rules on transport of goods than now is the case. These rules apply to all carriage of goods by sea, whether or not a bill of lading has been issued. Exceptions are made for pure charter party traffic only and certain framework agreements generally known as *quantum* contracts. In the Hamburg alternative, the area of application has also been extended geographically. The rules apply not only when the port of discharge is located in a Nordic country but also when it lies in any country that has adhered to the convention.

The liability of the carrier in the case of damage to the goods has been increased. For example, the liability period has been extended to and made mandatory for the entire period during which the goods

are in the carrier's custody, which is a consequence of the modern handling procedures of cargo in terminals. In addition, nautical fault and fire are omitted from the Hamburg Rules as exceptions from liability. As regards fire, a new rule on the burden of proof concerning the outbreak of fire has been introduced. The possibility of being granted discharge from liability in the case of transport of living animals and when loading goods on deck has also been limited. Discharge from liability is not allowed if loss or damage is attributable to other circumstances than the specific risks associated with such transport of animals or deck carriage of goods.

In principle, the current rules on limitation of liability have been retained. However, in the Hamburg alternative, the limitation amounts have been raised by 25 per cent. In addition, special limitation rules have been introduced in respect of delay in delivery of goods.

The mandatory liability system has been supplemented by rules on the validity of various clauses on jurisdiction and arbitration. An injured party shall always have the right to have his claim for compensation heard in a place which has a reasonable connection with the carriage of goods concerned.

The rules on bills of lading have been revised only from a language point of view. However, the regulations have been supplemented with new rules concerning the type of non-negotiable transport documents known as sea waybills.

Contracts on chartering of ships

Rules on chartering of ships have been reviewed for better adjustment to present-day conditions. For example, the rules on lay days have been given an essentially new content in order to adapt them to international practice, especially to the predominant British practice. Completely new rules have also been introduced to provide guide-lines for the interpretation of the flora of clauses used in practice. Among these new rules may be mentioned various restrictions and special rules on liability for the voyage charterer in cases where, according to the charter agreement, the carrier has an option concerning the ports of call or the voyages to be made. Other rules for the same purpose are the standards stating, with greater clarity, the significance of various clauses of importance for calculating the number of lay days (fac, faccop, etc.).

Special new rules on so-called consecutive voyages has also been included in the rules on voyage charter. This modern contractual form refers to several voyages one after the other over a relatively long period, which may result in legal problems if one of the voyages is disrupted. Accordingly, although the rules on voyage charter form

the base and constitute a pattern, special solutions are required for premature termination of contracts. As in the case of time charter, other specific rules of importance are applicable in connection with the cessation of the contractual period of the agreement.

There have also been proposed rules on *quantum* contracts in connection with the voyage charter rules. This type of contract shows the predominant features of charter agreements covering a long period but differs from consecutive voyages primarily in so far that the voyages do not follow one another and the vessels generally are not individually specified. The rules are not directed towards the individual voyages under the contract, which are directly governed by the rules on carriage of goods or voyage charter, but only towards the lifting of a quantum of goods as a whole.

The old time charter rules have also been updated and adapted to the present-day charter market. The individual solutions have been designed on the basis of prevailing charter party practice and should be regarded as a composite of rules, taken from various model standard contracts. But the regulations have also been supplemented with rules often lacking in standard contracts or only indirectly indicated by various clauses on exception from liability. In this connection, special attention has been paid to the increasingly usual cases where the time charterer acts as the operator of the vessel only and is fulfilling the role of carrier in relation to other cargo owners.

Changes in other parts of the Maritime Code

In these chapters on carriage of goods, a new concept of seaworthiness is suggested. In view of this, corresponding changes have been made in other chapters where the concept is used. A concept uniform for the Swedish Maritime Code and the other Nordic Codes is thereby reached.

Certain changes have also been made in those provisions of the Swedish Maritime Code dealing with competent courts of law and limitation of actions. The jurisdictional rules on carriage of goods and transport of passengers have been incorporated in separate paragraphs. The rules on carriage of goods have thereby been made exclusive and adapted to the rules concerning the validity of various clauses on jurisdiction. Moreover, the rules on time-bar have been adjusted to contractual rules used in practice and to the conventions now applying to carriage of goods by sea.

Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1891:35 s. 1)[1]

dels att 5 kap. 71–170 §§ skall upphöra att gälla,

dels att [9],[2] [58], [199], [200], [337] och [368] §§ skall ha följande lydelse,

dels att i lagen skall införas ett nytt 13 kap. med ny kapitelrubrik, 251–311 §§, ett nytt 14 kap. med ny kapitelrubrik, 312–385 §§, samt ytterligare två nya paragrafer, [337 a] och [337 b] §§, allt av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
[Första] kapitlet	
Om fartyg	
[9] §	
Fartyg skall, när det *hålles* i drift, vara sjövärdigt, försett med behövliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras.	Fartyg skall, när det *hålls* i drift, vara sjövärdigt, *vari innefattas att det är* försett med behövliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras.

Om säkerheten på fartyg finns särskilda bestämmelser.

[1] Lagen omtryckt 1985:176.

[2] Nuvarande kapitel och paragrafer har satts inom parentes på grund av utredningens förslag om ny kapitelindelning, se närmare avsnitt 3.1.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
[Fjärde] kapitlet	
Om fartygs befälhavare	
[58] §	
Befälhavaren skall, innan resa *anträdes*, tillse att fartyget är sjövärdigt, *försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras.*	Befälhavaren skall, innan resa *anträds*, tillse att fartyget är sjövärdigt *enligt [9] §.*
Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget *hålles* i *behörigt* skick efter vad som nu sagts.	Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget *hålls* i *sjövärdigt* skick efter vad som nu sagts.
Kan fel eller brist i *fartygets behöriga skick* ej avhjälpas genast, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget.	Kan fel eller brist i *sjövärdigheten* ej avhjälpas genast, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta redaren eller den som i redarens ställe har befattning med fartyget.
Trettonde kapitlet	
Om styckegodstransport	
INLEDANDE BESTÄMMELSER	
(Haag-Visbyreglerna)	(Hamburgreglerna)
251 § Definitioner	
I detta kapitel avses med transportör: den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss; undertransportör: den som i enlighet med ett uppdrag av transportören utför transporten eller en del av den;	I detta kapitel avses med transportör: den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss; undertransportör: den som i enlighet med ett uppdrag av transportören utför transporten eller en del av den;

(Haag-Visbyreglerna)	(Hamburgreglerna)
avsändare: den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss;	avsändare: den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss;
avlastare: den som avlämnar godset för transport;	avlastare: den som avlämnar godset för transport;
transportdokument: ett konossement eller ett annat dokument som utfärdas till bevis om transportavtalet;	transportdokument: ett konossement eller ett annat dokument som utfärdas till bevis om transportavtalet;
konventionen: 1924 års internationella konvention rörande konossement med de ändringar som skett genom 1968 och 1979 års tilläggsprotokoll (Haag-Visbyreglerna); och	konventionen: 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna); och
konventionsstat: en stat som är bunden av konventionen.	konventionsstat: en stat som är bunden av konventionen.

252 § Tillämpningsområde

Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om sjötransport i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Vid avtal om sjötransport i inrikes fart i Danmark, Finland och Norge gäller lagen i det land där transporten utförs.

I annan fart gäller bestämmelserna avtal om sjötransport mellan två stater om

1. den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat;
2. den avtalade lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge;
3. flera lossningshamnar anges i avtalet och en av dessa är den faktiska lossningshamnen samt denna ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge;

	2. den avtalade lossningshamnen ligger i en konventionsstat;
	3. flera lossningshamnar anges i avtalet och en av dessa är den faktiska lossningshamnen samt denna ligger i en konventionsstat;

4. transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat; eller om
5. i transportdokumentet bestäms att konventionen eller lag som grundas på konventionen skall gälla.

Oavsett vad som sägs i andra stycket får dock avtalas att avtalet om sjötransport skall vara underkastat lagen i en annan bestämd konventionsstat om varken den avtalade lastningshamnen eller den

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

avtalade eller faktiska lossningshamnen enligt andra stycket ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.

253 § Certepartifart

Bestämmelserna i detta kapitel är inte tillämpliga på certepartier för hel- eller delbefraktning av fartyg. Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti skall emellertid bestämmelserna tillämpas på konossementet när detta bestämmer förhållandet mellan transportören och innehavaren av konossementet.

Om ett avtal gäller transport med fartyg av gods fördelat på flera resor under en angiven tidsrymd skall bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på varje resa. Utförs resan enligt ett certeparti gäller dock första stycket.

254 § Avtalsbestämmelser

En bestämmelse i ett transportavtal eller ett transportdokument är ogiltig i den mån den avviker från bestämmelserna i detta kapitel eller från bestämmelserna i [368] § första stycket 5 och fjärde stycket. Ogiltigheten påverkar inte giltigheten av avtalet eller dokumentet i övrigt. En bestämmelse som ger transportören rätt till försäkringsersättning för godset eller annan liknande bestämmelse är ogiltig.

Första stycket gäller dock inte 255, 258–261 §§ och 264–273 §§. Transportören får utöka sitt ansvar och sina förpliktelser enligt detta kapitel.

Om transportavtalet är underkastat konventionen eller på denna grundad lag i en konventionsstat, skall transportdokumentet innehålla uppgift om detta samt om att villkor som avviker från sådana bestämmelser till avsändarens, avlastarens eller mottagarens nackdel är ogiltiga.

Är det, med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden eller villkor under vilka transporten skall utföras, skäligt att genom avtal inskränka transportörens ansvarighet eller utvidga hans rättigheter enligt detta kapitel, skall ett sådant avtal gälla.

AVLÄMNANDE OCH MOTTAGANDE AV GODSET FÖR TRANSPORT

255 § Avlämnande av godset

Avlastaren skall avlämna godset på den plats och inom den tid som transportören har angett. Det skall avlämnas på sådant sätt och

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

i sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvas, transporteras och lossas.

256 § Undersökning av förpackningen

Transportören skall i skälig omfattning undersöka om godset är förpackat på sådant sätt att det inte skadas eller kan orsaka skada på person eller egendom. Om godset avlämnas i container eller liknande transportanordning, är transportören dock inte skyldig att undersöka den invändigt utom när det finns anledning att misstänka att transportanordningen är bristfälligt packad.

Transportören skall underrätta avsändaren om de brister som han har upptäckt. Han är inte skyldig att transportera godset om han inte genom skäliga åtgärder kan göra det lämpat för transport.

257 § Farligt gods

Farligt gods skall vara märkt som farligt på lämpligt sätt. Avsändaren skall i god tid underrätta transportören och den undertransportör till vilken godset avlämnas om godsets farliga beskaffenhet och ange de säkerhetsåtgärder som kan vara påkallade.

Om avsändaren i annat fall känner till att godset är av sådan beskaffenhet att transporten kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person, fartyg eller last, skall han även upplysa om detta.

258 § Gods som fordrar särskild vård

Om godset fordrar särskild vård skall avsändaren i god tid upplysa om detta och ange de åtgärder som kan vara påkallade. Godset skall vid behov märkas på lämpligt sätt.

259 § Kvitto på mottagandet av godset

Avlastaren har rätt att få kvitto på mottagandet av godset allteftersom det avlämnas.

Bestämmelser om utfärdande av konossement och andra transportdokument finns i 292–309 §§.

260 § Frakt

Följer frakten inte av avtalet skall den frakt betalas som är gängse när godset avlämnas för transport. Frakten skall betalas när godset mottas.

För gods som inte finns i behåll vid transportens slut, skall frakt utgå endast om godset har gått förlorat till följd av sin egen be-

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

skaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse på avsändarens sida eller om transportören har sålt godset för ägarens räkning eller lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 291 §.

Förutbetald frakt skall betalas tillbaka om transportören enligt andra stycket inte har rätt till frakt.

261 § Frånträdande och avtalsbrott

Frånträder avsändaren transportavtalet innan transporten börjat, har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Om godset inte avlämnas i rätt tid får transportören häva transportavtalet om dröjsmålet utgör väsentligt avtalsbrott. Om transportören vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det avsändaren har frågat om det, dock senast när godset mottas för transport. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad. Hävs avtalet har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Om avsändaren eller mottagaren begär att transporten skall avbrytas och godset lämnas ut på annan plats än bestämmelseorten, har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada. Transporten får dock inte avbrytas om detta skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för transportören eller någon annan avsändare.

Bestämmelserna i 343 § andra–fjärde styckena har motsvarande tillämpning.

TRANSPORTEN

262 § Transportörens plikt att tillvarata lastägarens intressen

Transportören skall utföra transporten med tillbörlig omsorg och skyndsamhet, vårda godset och även i övrigt tillvarata lastägarens intressen från mottagandet till utlämnandet av godset.

Transportören skall se till att det fartyg som används för transporten är sjövärdigt, vari innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat och att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka godset lastas, är i gott skick för att godset skall kunna mottas, transporteras och bevaras.

Om gods har gått förlorat, skadats eller försenats, skall transportören snarast lämna underrättelse om detta till den som avsändaren har angett. Kan sådan underrättelse inte lämnas, skall lastägaren eller, om denne inte är känd, avsändaren underrättas. Detsamma gäller om transporten inte kan fullföljas på avsett sätt.

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

263 § Däckslast

Gods får transporteras på däck endast om detta är tillåtet enligt transportavtalet, följer av handelsbruk eller sedvänja i den fart det gäller eller krävs enligt lag eller annan författning.

Om godset enligt avtalet skall eller får transporteras på däck, skall detta anges i transportdokumentet. Har så inte skett har transportören bevisbördan för att transport på däck har avtalats. Transportören får inte åberopa ett sådant avtal mot tredje man som har förvärvat konossement i god tro.

Särskilda bestämmelser om ansvar för däckslast finns i 284 §.

264 § Transportörens avtalsbrott

Avsändaren får häva transportavtalet på grund av dröjsmål eller annat avtalsbrott på transportörens sida om avtalsbrottet är väsentligt. Sedan godset har avlämnats får avsändaren inte häva avtalet om utlämnande av godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för någon annan avsändare.

Om avsändaren vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

265 § Transportavbrott och avståndsfrakt

Går det fartyg som transporterar eller som skall transportera godset förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, bortfaller på grund därav inte transportörens skyldighet att fullfölja transporten.

Om det uppkommer ett hinder som medför att fartyget inte kan anlöpa lossningshamnen och lossa godset eller detta inte kan ske inom skälig tid, får transportören i stället välja en annan lämplig lossningshamn.

I fråga om frånträdande av transportavtalet på grund av krigsfara tillämpas bestämmelserna i 349 och 351 §§.

Har en del av transporten utförts när avtalet hävs eller faller bort eller när godset av annan anledning lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har transportören rätt till avståndsfrakt enligt bestämmelserna i 332 §.

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

266 § Transportörens behörighet att handla på lastägarens vägnar

Blir det nödvändigt att vidta särskilda åtgärder för att bevara eller transportera godset eller i övrigt tillvarata lastägarens intressen, skall transportören inhämta anvisning från lastägaren.

Om tiden eller omständigheterna i övrigt inte medger att anvisning inhämtas eller mottas anvisning inte i tid, får transportören på lastägarens vägnar vidta nödvändiga åtgärder och företräda denne i frågor som rör godset. Även om åtgärden inte var nödvändig är lastägaren bunden om tredje man var i god tro.

Underrättelse om de åtgärder som har vidtagits skall lämnas enligt bestämmelserna i 262 § tredje stycket.

267 § Lastägarens ansvar för transportörens åtgärder

Lastägaren svarar för de åtgärder som transportören har vidtagit och de utgifter denne har haft för godsets behov. Om transportören har handlat utan anvisning svarar lastägaren dock inte med högre belopp än värdet vid transportens början av det gods som åtgärderna eller utgifterna avsåg.

UTLÄMNANDE AV GODSET

268 § Transportörens utlämnande av godset

Mottagaren skall på bestämmelseorten motta godset på den plats och inom den tid som transportören har angett. Godset skall lämnas ut på sådant sätt att det kan mottas bekvämt och säkert.

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

269 § Mottagarens skyldighet att betala frakt och andra fordringar

Lämnas godset ut mot konossement blir mottagaren genom att motta godset skyldig att betala frakt och andra fordringar som transportören har enligt konossementet.

Om godset har lämnats ut på annat sätt än mot konossement är mottagaren endast skyldig att betala frakt och andra fordringar enligt transportavtalet, om mottagaren har underrättats om fordringarna vid utlämnandet eller han insåg eller borde ha insett att transportören inte hade fått betalt.

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

270 § Rätt att hålla inne godset

Har transportören fordringar enligt 269 § eller andra fordringar för vilka säkerhet föreligger genom sjöpanträtt i godset enligt [251] §, är han inte skyldig att lämna ut godset förrän mottagaren antingen har betalt fordringarna eller ställt säkerhet för dem.

271 § Uppläggning av gods

Avhämtas inte godset inom den tid transportören har angett eller eljest inom skälig tid får det läggas upp i säkert förvar för mottagarens räkning.

Underrättelse om att godset har lagts upp skall lämnas enligt bestämmelserna i 262 § tredje stycket. I underrättelsen skall anges en skälig frist efter vars slut försäljning av godset eller annat förfogande över detta får ske enligt 272 §.

272 § Transportörens förfogande över gods som inte har avhämtats

Sedan fristen enligt 271 § andra stycket har löpt ut, har transportören rätt att sälja upplagt gods i den omfattning det är nödvändigt för att täcka kostnaderna vid försäljningen och fordringar som nämns i 270 §.

Transportören skall förfara med omsorg vid försäljningen.

Om godset inte kan säljas eller om det är uppenbart att kostnaderna vid en försäljning inte skulle täckas av försäljningssumman, får transportören förfoga över godset på annat försvarligt sätt.

273 § Avsändarens ansvar för fordringar

Lämnas godset ut till mottagaren utan betalning av en sådan fordran mot avsändaren som mottagaren skulle ha betalt, kvarstår avsändarens ansvar, om inte utlämnandet medför skada för avsändaren och transportören måste ha insett detta.

Transportören är inte skyldig att sälja upplagt gods för att få betalt för en sådan fordran mot avsändaren som mottagaren skulle ha betalt. Om försäljning ändå sker utan att fordringarna täcks, är avsändaren ansvarig för bristen.

TRANSPORTÖRENS SKADESTÅNDSANSVAR

274 § Ansvarsperioden

Transportören är ansvarig för godset medan det är i hans vård i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen.

Transportören anses ha godset i sin vård enligt första stycket från

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

den tidpunkt då han mottar godset från avlastaren eller från myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lastningshamnen.

Transportören anses inte längre ha godset i sin vård enligt första stycket

1. när han har lämnat ut godset till mottagaren;
2. om mottagaren inte mottar godset från transportören, när detta har lagts upp för mottagarens räkning i enlighet med avtalet eller enligt lag eller vad som är brukligt i lossningshamnen; eller
3. när han har överlämnat godset till myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lossningshamnen.

275 § Ansvar för sakskada

Transportören är ansvarig för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas medan det är i hans vård ombord eller i land, om han inte visar att varken fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för har orsakat eller medverkat till skadan.

Transportören är ansvarig för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas om den händelse som orsakade förlusten eller skadan inträffade medan godset var i hans vård enligt 274 §. Han är dock inte ansvarig om han visar att varken han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse utan har vidtagit allt som skäligen kan begäras för att undvika händelsen och dess följder.

Transportören är inte ansvarig för skada som beror på åtgärder för att rädda personer eller på skäliga åtgärder för att bärga fartyg eller annan egendom till sjöss.

Om fel eller försummelse på transportörens sida tillsammans med någon annan orsak har föranlett skada, är transportören endast ansvarig i den mån skadan kan hänföras till felet eller försummelsen. Det åligger transportören att visa i vilken utsträckning skadan inte är att hänföra till fel eller försummelse på hans sida.

276 § Ansvar för skada på grund av oaktsam navigering och brand

Transportören är inte ansvarig om han visar att skadan beror på

276 § Ansvar för skada på grund av brand

Har förlust av eller skada på godset orsakats av brand, är

(Haag-Visbyreglerna)

(Hamburgreglerna)

transportören ansvarig om det visas att

1. fel eller försummelse som befälhavaren, medlem av besättningen, lots eller någon annan som har utfört arbete i fartygets tjänst har gjort sig skyldig till vid navigeringen eller handhavandet av fartyget; eller

1. branden har uppstått på grund av fel eller försummelse av transportören eller någon som han svarar för; eller

2. brand som inte har orsakats genom fel eller försummelse av honom själv.

Transportören är dock ansvarig för skada som beror på att han eller någon som han svarar för har brustit i tillbörlig omsorg att göra fartyget sjövärdigt före resans början. Det åligger transportören att till befrielse från ansvar visa att sådan omsorg har iakttagits.

2. förlusten eller skadan har uppkommit på grund av fel eller försummelse genom att transportören eller någon som han svarar för inte har gjort allt som skäligen kan krävas för att släcka branden och avvärja eller begränsa följderna av den.

Om det har inträffat brand ombord skall, på begäran, sedvanlig besiktning ske för att klarlägga orsaken till branden och omständigheterna kring denna.

277 § Ansvar för levande djur

Transportören är inte ansvarig för förlust av eller skada på levande djur som beror på de särskilda risker som är förenade med sådana transporter.

Om transportören visar att han har följt de särskilda anvisningar som har lämnats och att förlusten eller skadan kan vara att hänföra till sådana risker, ansvarar han inte, såvida det inte visas att förlusten eller skadan helt eller delvis har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för.

278 § Ansvar för dröjsmålsskada

Transportören är ansvarig enligt 275–277 §§ för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset.

Dröjsmål med utlämnandet av godset föreligger när godset inte har lämnats ut i den lossningshamn som följer av transportavtalet inom avtalad tid eller, om någon frist inte har avtalats, inom den

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

transporttid som det med hänsyn till omständigheterna är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör.

Om godset inte har lämnats ut inom 60 dagar räknat från den dag då det enligt andra stycket skulle ha lämnats ut, får ersättning krävas såsom för förlust av godset enligt 275 §.

279 § Beräkning av skadestånd vid sakskada

Skadestånd på grund av att godset har gått förlorat eller skadats beräknas med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset enligt avtal lämnades ut eller skulle ha lämnats ut.

Värdet av godset bestäms efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset. Finns varken börs- eller marknadspris bestäms värdet efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet.

280 § Ansvarsgränser

Transportörens ansvar är begränsat till 667 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvaret därigenom blir högre, till 2 SDR för varje kilo av det berörda godsets bruttovikt. Vad som förstås med SDR anges i [369] §.

Transportörens ansvar när gods har gått förlorat eller skadats är begränsat till 835 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje kolli eller annan skeppningsenhet eller, om ansvaret därigenom blir högre, till 2,5 SDR för varje kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt. Vad som förstås med SDR anges i [369] §.

Transportörens ansvar för dröjsmål med utlämnandet av godset är begränsat till ett belopp motsvarande två och en halv gånger frakten för det fördröjda godset. Ansvarsbeloppet får dock inte överstiga den totala frakten enligt transportavtalet.

Transportörens sammanlagda ansvar enligt första och andra styckena får inte överstiga den ansvarsgräns som skulle ha gällt enligt första stycket vid förlust av allt det gods som ansvaret gäller.

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

281 § Ansvarsgränsen för enhetslastat gods

Har en container, lastpall eller liknande transportanordning använts för att sammanföra godset, skall vid tillämpning av 280 § varje kolli eller annan enhet som enligt transportdokumentet är förpackad i transportanordningen, anses som ett kolli eller en enhet. I övrigt skall godset i transportanordningen anses som en enhet. Om själva transportanordningen har gått förlorad eller skadats, skall denna anses som en särskild enhet om den inte ägs eller på annat sätt har tillhandahållits av transportören.

282 § Ansvar som inte grundas på transportavtalet

Bestämmelserna om frihet från och begränsning av transportörens ansvar gäller även om talan mot honom inte grundas på transportavtalet.

Bestämmelserna om frihet från och begränsning av transportörens ansvar har motsvarande tillämpning om talan förs mot någon som transportören svarar för och denne visar att han har handlat i tjänsten eller för uppdragets fullgörande.

Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och de personer som han svarar för, får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 280 §.

283 § Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte för den som visas själv ha orsakat skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

284 § Ansvar för däckslast

Transporteras gods på däck i strid med 263 § är transportören, oavsett bestämmelserna i 275–278 §§, ansvarig för skada som uteslutande är en följd av transporten på däck. I fråga om ansvarets omfattning gäller 280 och 283 §§.

Om gods har transporterats på däck i strid med ett uttryckligt avtal om transport under däck föreligger inte rätt till ansvarsbegränsning enligt detta kapitel.

285 § Transportörens ansvar för undertransportör

Utförs transporten helt eller delvis av en undertransportör förblir transportören ansvarig enligt bestämmelserna i detta kapitel som om han själv hade utfört hela transporten.

Om det uttryckligen har avtalats att en bestämd del av trans-

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

porten skall utföras av en namngiven undertransportör, får transportören förbehålla sig frihet från ansvar för skada som orsakas av en händelse vilken inträffar medan godset är i undertransportörens vård. Det åligger transportören att visa att skadan har orsakats av en sådan händelse.

Förbehåll enligt andra stycket är dock utan verkan om talan inte kan väckas mot undertransportören vid en domstol som anges i 310 §.

286 § Undertransportörens ansvar

Undertransportören är ansvarig enligt samma regler som transportören för den del av transporten som han utför. Bestämmelserna i 282 och 283 §§ har motsvarande tillämpning.

Om transportören har åtagit sig ansvar utöver vad som följer av detta kapitel eller avstått från rättigheter enligt detta kapitel, är undertransportören bunden endast om han har lämnat skriftligt samtycke.

287 § Gemensamt ansvar

Är både transportören och undertransportören ansvariga svarar de solidariskt.

Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och undertransportören och de personer som de svarar för, får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 280 §, om inte annat följer av 283 §.

Bestämmelserna i detta kapitel utgör inte hinder för avtal om regress mellan transportören och undertransportören.

288 § Reklamation

Har godset lämnats ut till mottagaren utan att denne skriftligen underrättat transportören om minskning eller skada som han har eller borde ha iakttagit, och om minskningens eller skadans allmänna art, anses godset utlämnat sådant det har beskrivits i transportdokumentet, om annat inte visas. Om minskningen eller skadan inte kunde iakttas vid utlämnandet,

Har mottagaren inte senast första vardagen efter den dag då godset överlämnades till honom skriftligen underrättat transportören om förlust eller skada och om förlustens eller skadans allmänna beskaffenhet, anses godset, om annat inte visas, utlämnat sådant det har beskrivits i transportdokumentet eller, om sådant dokument inte har utfärdats, i gott synligt tillstånd. Om

(Haag-Visbyreglerna)	(Hamburgreglerna)
gäller detsamma om sådan underrättelse inte har lämnats senast tre dagar därefter.	förlusten eller skadan inte kunde iakttas vid överlämnandet gäller detsamma om skriftlig underrättelse inte har lämnats inom 15 dagar därefter.

Skriftlig underrättelse behöver inte lämnas om förlust eller skada som har konstaterats vid gemensam besiktning av godset.

Transportören är inte ansvarig för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset om inte skriftlig underrättelse har lämnats till transportören inom 60 dagar efter det att godset överlämnades till mottagaren.

Underrättelse får lämnas till den undertransportör som har lämnat ut godset eller till transportören.

289 § Bidrag vid gemensamt haveri

Bestämmelserna i 274–288 §§ om transportörens ansvar för förlust av eller skada på gods gäller även i fråga om mottagarens rätt att vägra betala bidrag vid gemensamt haveri och transportörens skyldighet att utge ersättning för sådant bidrag eller bärgarlön som mottagaren har betalt.

AVSÄNDARENS SKADESTÅNDSANSVAR

290 § Allmän regel om skadeståndsansvaret

Avsändaren är inte ansvarig för skada som har uppkommit för transportören eller undertransportören, inbegripet skada på fartyget, om inte skadan har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för. Den för vilken avsändaren svarar är inte heller ansvarig om inte skadan har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för.

291 § Farligt gods

Har avsändaren överlämnat farligt gods till transportören eller till en undertransportör utan att enligt 257 § upplysa om godsets farliga beskaffenhet och nödvändiga säkerhetsåtgärder och har den som mottar godset inte heller eljest kännedom om dess farliga beskaffenhet, är avsändaren ansvarig mot transportören och varje undertransportör för kostnader och annan skada som uppkommer med anledning av transporten av sådant gods. Transportören eller undertransportören får i sådant fall efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att betala ersättning.

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

Den som har omhändertagit godset med kännedom om dess farliga beskaffenhet får dock inte åberopa bestämmelserna i första stycket.

Gods som visar sig utgöra fara för person eller egendom, får transportören efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra utan skyldighet att betala ersättning.

KONOSSEMENT OCH ANDRA TRANSPORTDOKUMENT

292 § Konossement

Med konossement (*bill of lading*) förstås ett dokument som
1. utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har mottagit eller lastat godset och
2. betecknas med ordet konossement eller innehåller ett åtagande av transportören att lämna ut godset endast mot att dokumentet återställs.

Konossement får ställas till viss man, till viss man eller order eller till innehavaren. Ett konossement som är ställt till viss man anses som ett orderkonossement om det inte har gjorts förbehåll mot överlåtelse genom uttrycket "icke till order" eller liknande.

Konossementet bestämmer villkoren för godsets transport och utlämnande, såvitt angår förhållandet mellan transportören och en annan innehavare av konossementet än avsändaren. Bestämmelser i transportavtalet som inte har tagits in i konossementet får inte göras gällande mot en sådan innehavare, såvida konossementet inte innehåller en hänvisning till dessa.

293 § Genomgångskonossement

Med genomgångskonossement förstås ett konossement i vilket det anges att transporten av godset skall utföras av mer än en transportör.

Den som utfärdar ett genomgångskonossement skall se till att det i ett särskilt konossement som utfärdas för en del av transporten anges att godset transporteras enligt genomgångskonossement.

294 § Avlastarens rätt att få konossement

När transportören har mottagit godset skall han på avlastarens begäran utfärda mottagningskonossement.

Sedan godset har lastats skall ombordkonossement utfärdas om avlastaren begär det. Om mottagningskonossement har utfärdats skall det återlämnas när ombordkonossementet utfärdas. Ett mottagningskonossement utgör ett ombordkonossement sedan på doku-

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

mentet har antecknats namnet på det eller de fartyg som godset har lastats i samt tiden för lastningen.

Avlastaren har rätt att få särskilda konossement för delar av godset, om det kan ske utan väsentlig olägenhet.

295 § Befälhavarkonossement

Ett konossement som har undertecknats av befälhavaren på det fartyg som transporterar godset skall anses vara undertecknat på transportörens vägnar.

296 § Konossementets innehåll

Ett konossement skall innehålla uppgift om

1. godsets art, inbegripet dess farliga egenskaper, nödvändiga märken för att identifiera godset, kolli- eller stycketal samt godsets vikt eller mängd uttryckt på annat sätt, allt enligt avlastarens uppgifter;
2. godsets och förpackningens synliga tillstånd;
3. transportörens namn och orten där han har sitt huvudkontor;
4. avlastarens namn;
5. mottagaren, när denna har angetts av avlastaren;
6. den i transportavtalet angivna lastningshamnen och den dag då transportören mottog godset i denna hamn;
7. den i transportavtalet angivna lossningshamnen och en eventuell överenskommelse om tiden för godsets utlämnande i denna hamn;
8. antalet exemplar, om konossementet har utställts i mer än ett exemplar;
9. orten där konossementet har utställts;
10. fraktens storlek, om den skall betalas av mottagaren, eller uppgift om att frakt skall betalas av honom samt övriga villkor för godsets transport och utlämnande;
11. att transporten är underkastad konventionen enligt 254 § tredje stycket;
12. att godset i förekommande fall skall eller får transporteras på däck; och
13. den högre ansvarsgräns som parterna kan ha avtalat.

Ett ombordkonossement skall dessutom innehålla uppgift om fartygets namn och nationalitet, platsen för lastningen samt dagen då lastningen avslutades.

Konossementet skall undertecknas av transportören eller någon som handlar på hans vägnar. Underskriften får framställas på mekanisk eller elektronisk väg.

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

297 § Avsaknad av uppgifter i konossementet

Ett dokument som uppfyller kraven enligt 292 § första stycket utgör konossement även om någon uppgift som anges i 296 § saknas.

298 § Transportörens undersökningsplikt

Transportören skall i skälig omfattning undersöka att de uppgifter om godset som tas in i konossementet enligt 296 § första stycket punkt 1 är riktiga. Om han har skälig anledning att betvivla uppgifternas riktighet eller inte har haft rimlig möjlighet att undersöka riktigheten, skall han i konossementet göra förbehåll som ger uttryck för detta.

299 § Konossementets bevisverkan

Konossementet gäller som bevis om att godset har mottagits eller, om ombordkonossement har utställts, lastats såsom det har beskrivits i konossementet, om annat inte visas eller förbehåll har gjorts enligt 298 §. Om uppgift om godsets och förpackningens synliga tillstånd saknas i konossementet skall i detta anses antecknat att godset var i gott synligt tillstånd, om inte annat visas.

Ett konossement som inte anger frakten eller på annat sätt utvisar att frakt skall betalas av mottagaren enligt 296 § första stycket punkt 10 utgör, om annat inte visas, bevis om att frakt inte skall betalas av honom. Motsvarande gäller om det belopp som skall betalas som ersättning för överliggetid inte har angetts i konossementet.

Om tredje man i god tro har inlöst konossementet i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är motbevisning enligt första och andra styckena inte tillåten. Om transportören insåg eller borde ha insett att en uppgift om godset var oriktig får han inte åberopa förbehåll som avses i 298 § om förbehållet inte innehåller en uttrycklig anmärkning om uppgiftens oriktighet.

300 § Ansvar för vilseledande uppgifter

Lider tredje man skada genom att inlösa konossement i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är transportören ansvarig om han insåg eller borde ha insett att konossementet var vilseledande för tredje man. Rätt till ansvarsbegränsning enligt detta kapitel föreligger därvid inte.

Om godset inte motsvarar uppgifterna i konossementet får mottagaren kräva att transportören uppger om avlastaren har åtagit sig att hålla transportören skadeslös för oriktig eller ofullständig uppgift

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

(indemnitetsförklaring) och även låter mottagaren få del av en sådan förklaring.

301 § Avlastarens garantiansvar

Avlastaren svarar gentemot transportören för riktigheten av de uppgifter om godset som på hans begäran har tagits in i konossementet.

Om avlastaren har åtagit sig att ersätta transportören för skada som uppkommer till följd av att konossement utfärdas med felaktiga uppgifter eller utan förbehåll, är han likväl inte ansvarig om detta har gjorts i syfte att vilseleda förvärvare av konossementet. I sådant fall svarar avlastaren inte heller enligt första stycket.

302 § Rätt att få ut godset

Den som företer ett konossement och genom dess innehåll eller, vid orderkonossement, genom en sammanhängande och till honom fortgående följd av överlåtelser (indossament) eller överlåtelse in blanco framträder som rätt innehavare av konossementet, är behörig som mottagare av godset.

Om konossementet har utfärdats i flera exemplar är det för utlämnande på bestämmelseorten tillräckligt att mottagaren visar sin behörighet genom att förete ett konossementsexemplar. Lämnas godset ut på en annan plats, måste dessutom övriga exemplar återlämnas eller säkerhet ställas för anspråk som innehavare av utelöpande exemplar kan göra gällande mot transportören.

303 § Flera konossementsinnehavare

Anmäler sig flera mottagare, och företer de skilda exemplar av konossementet, skall transportören lägga upp godset under säker vård för den rätta mottagarens räkning. Underrättelse om åtgärden skall snarast lämnas till dem som har anmält sig.

304 § Utlämnande mot konossement

Mottagaren har rätt att få ut godset endast om han deponerar konossementet och lämnar kvitto allteftersom godset lämnas ut.

Sedan allt gods har lämnats ut, skall konossementet med påtecknad kvittering återställas till transportören.

305 § Utlämnande när konossementet har förkommit

Har ansökan gjorts om dödande av ett förkommet konossement får sökanden, sedan offentlig stämning har utfärdats, fordra att

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

godset lämnas ut, om säkerhet ställs för ersättning som transportören kan tvingas att ge ut på grund av det förkomna konossementet.

306 § Förvärv av konossement i god tro

Överlåter en konossementsinnehavare konossementsexemplar till flera personer, har den som först mottar ett exemplar i god tro rätt till godset. Om godset har lämnats ut på bestämmelseorten till innehavaren av ett annat exemplar, är han inte skyldig att lämna ifrån sig vad han redan i god tro har fått ut.

Den som i god tro har förvärvat ett order- eller innehavarkonossement är inte skyldig att lämna ut konossementet till den för vilken det har förkommit.

307 § Stoppningsrätt

Den rätt en säljare har att, på grund av köparens obestånd eller underlåtenhet att fullgöra vad som åligger honom i följd av köpet, hindra att det sålda godset utges eller att kräva det tillbaka gäller även om konossement beträffande godset har överlämnats till köparen.

Rätt enligt första stycket får inte göras gällande mot tredje man som i god tro har förvärvat ett order- eller innehavarkonossement.

308 § Sjöfraktsedel

Med sjöfraktsedel (*sea waybill*) förstås ett dokument som

1. utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har mottagit godset och
2. innehåller ett åtagande av transportören att lämna ut godset till den mottagare som anges i dokumentet.

Avsändaren får även sedan sjöfraktsedel har utfärdats bestämma, att godset skall lämnas ut till någon annan än den mottagare som anges i dokumentet, om han inte i förhållande till transportören har avstått från denna rätt eller mottagaren inte redan har gjort sin rätt gällande.

Konossement får begäras enligt 294 § om avsändaren inte har avstått från sin rätt att utse annan mottagare.

309 § Sjöfraktsedelns innehåll och bevisverkan

En sjöfraktsedel skall innehålla uppgift om det gods som har mottagits till transport, avsändaren, mottagaren och transportören, transportvillkoren samt frakt och andra kostnader som skall betalas av mottagaren. Bestämmelserna i 296 § tredje stycket och 298 § har motsvarande tillämpning.

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

Om inte annat visas utgör sjöfraktsedeln bevis om transportavtalet och om att godset har mottagits så som det har beskrivits i dokumentet.

TVISTER

310 § Avtalsvillkor om behörig domstol

Ett avtal som har ingåtts innan tvist har uppkommit och som inskränker kärandens rätt att få en tvist om transport av styckegods enligt detta kapitel prövad vid domstol är ogiltigt i den mån det begränsar kärandens rätt att enligt eget val väcka talan vid domstol för den ort

1. där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, där svaranden har sin vanliga vistelseort;

2. där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftsställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts; eller

3. där lastnings- eller lossningshamnen ligger.

2. där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftsställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts;

3. där lastnings- eller lossningshamnen ligger; eller

4. som avses i [337 a] § andra stycket.

Utan hinder av vad som stadgas i första stycket kan talan alltid väckas vid domstol för den ort som har angetts i transportavtalet. Efter det att tvist har uppkommit får parterna fritt avtala hur en tvist skall behandlas.

Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti som innehåller bestämmelser om behörig domstol eller skiljedomsförfarande utan att konossementet uttryckligen anger att dessa bestämmelser är bindande för innehavaren av konossementet, får transportören inte åberopa bestämmelserna mot en innehavare av konossementet som har förvärvat det i god tro.

Första stycket gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen enligt 252 § tredje stycket ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

311 § Skiljedomsklausuler

Oavsett vad som stadgas i 310 § första stycket får parterna genom skriftligen bekräftat avtal överenskomma att tvister skall hänskjutas till avgörande genom skiljedom om skiljeförfarandet efter kärandens val skall försiggå i en av de stater, där den ort som avses i 310 § första stycket 1–3 är belägen. Skiljedomstolen skall tillämpa bestämmelserna i detta kapitel.

Bestämmelserna i 310 § andra och tredje styckena har motsvarande tillämpning.

Första stycket gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen enligt 252 § tredje stycket ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.

Bestämmelserna i första stycket gäller som en del av skiljeavtalet.

Fjortonde kapitlet

Om befraktning av fartyg

Inledande bestämmelser

312 § Tillämpningsområde. Definitioner

Bestämmelserna om befraktning gäller hel- och delbefraktning av fartyg. Bestämmelserna om resebefraktning gäller också konsekutiva resor när annat inte har angetts.

I detta kapitel avses med

bortfraktare: den som genom avtal bortfraktar ett fartyg till annan, befraktaren;

avlastare: den som avlämnar godset för lastning;

resebefraktning: befraktning enligt vilken frakten skall beräknas för resa;

konsekutiva resor: ett visst antal resor som utförs efter varandra enligt ett befraktningsavtal som avser ett bestämt fartyg;

tidsbefraktning: befraktning enligt vilken frakten skall beräknas för tid;

delbefraktning: befraktning som gäller mindre än ett helt fartyg eller en full last när certeparti används.

Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om befraktning av fartyg i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Vid avtal om befraktning i inrikes fart i Danmark, Finland och Norge gäller lagen i det land där befordringen utförs.

Vid befraktning i fart som inte omfattas av tredje stycket gäller bestämmelserna i detta kapitel när svensk rätt skall tillämpas.

313 § Avtalsfrihet

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte i den mån annat följer av avtalet, av praxis som har utbildats mellan parterna eller av handelsbruk eller annan sedvänja som måste anses bindande för parterna.

Vid resebefraktning i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge, får bestämmelserna i 338 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller bestämmelserna i [368] § första stycket 5 och fjärde stycket. Om begränsningar i avtalsfriheten i inrikes fart i Danmark, Finland och Norge gäller lagen i det land där befordringen utförs.

Vid befraktning i fart som avses i 252 § första och andra styckena får bestämmelserna i 329 § om utfärdande av konossement inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren.

Bestämmelserna i detta kapitel får inte heller åsidosättas genom avtal om detta följer av 316 §.

314 § Befraktning av ett bestämt fartyg. Full last

Gäller befraktningsavtalet ett bestämt fartyg, får bortfraktaren inte fullgöra avtalet med ett annat fartyg. Om avtalet ger bortfraktaren rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade eller att i övrigt använda andra fartyg, får bortfraktaren endast sätta in fartyg som är lika ändamålsenliga som det avtalade fartyget. Rätten kan utövas flera gånger.

Om avtalet gäller ett helt fartyg eller en full last, får bortfraktaren inte ta med gods för annan än befraktaren. Detta gäller även om fartyget skall gå i ballast för att påbörja en ny resa.

315 § Överlåtelse av befraktningsavtal

Överlåter befraktaren sina rättigheter enligt befraktningsavtalet till annan eller vidarebortfraktar han fartyget, förblir han ändå ansvarig för att avtalet fullgörs.

Bortfraktaren får inte överlåta befraktningsavtalet utan samtycke från befraktaren. Har befraktaren samtyckt upphör bortfraktarens ansvar enligt avtalet.

316 § Trampkonossement

Utfärdar bortfraktaren konossement för gods som befordras med fartyget bestämmer konossementet villkoren för befordringen och

utlämnandet av godset såvitt gäller förhållandet mellan bortfraktaren och tredje man som innehar konossementet. Bestämmelser i befraktningsavtalet som inte har tagits in i konossementet kan inte göras gällande mot tredje man om inte konossementet hänvisar till dem.

Bestämmelserna om konossement i 295–307 §§ gäller även konossement som avses i första stycket. När det följer av 253 § att bestämmelserna i kapitlet om transport av styckegods skall tillämpas på konossementet bestäms bortfraktarens ansvar och rättigheter i förhållande till tredje man enligt reglerna i 254 och 274–290 §§.

Resebefraktning

317 § Frakt

Följer frakten inte av befraktningsavtalet skall den frakt för godset betalas som var gängse när avtalet ingicks.

Om annat eller mer gods än vad som följer av avtalet har inlastats, skall för godset betalas gängse frakt vid lastningen, dock inte lägre än den avtalade frakten.

318 § Sjövärdighet

Resebortfraktaren skall se till att fartyget är sjövärdigt, vari innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat och att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka gods lastas, är i gott skick för att godset skall kunna mottas, befordras och bevaras.

319 § Resebefraktarens val av lastnings- och lossningshamn

Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt att välja lastnings- eller lossningshamn, skall fartyget gå till den hamn som han anvisar, såvida den är tillgänglig och fartyget kan ligga flott och säkert och utan hinder gå in eller ut med lasten. Val av lossningshamn skall göras senast vid lastningens slut.

Har resebefraktaren beordrat fartyget till en osäker hamn är han ansvarig för skada som därigenom orsakas fartyget med mindre han visar att fel eller försummelse inte föreligger hos honom själv eller någon som han svarar för.

Vid konsekutiva resor skall rätten att välja vilka resor som fartyget skall utföra utövas på sådant sätt att den sammanlagda längden av last- och ballastresorna enligt avtalet blir väsentligen densamma. I annat fall är resebefraktaren skyldig att betala ersättning för fraktförlust.

Resebefraktaren får inte ändra valet av hamn eller resa.

320 § Lastningsplats

Har bestämd lastningsplats inte avtalats, skall fartyget förläggas till den lastningsplats som resebefraktaren anvisar, såvida denna är tillgänglig och fartyget kan ligga flott och säkert och utan hinder gå ut med lasten.

Om lastningsplats inte har anvisats i tid, skall fartyget förläggas till sedvanlig lastningsplats. Kan det inte ske, skall resebortfraktaren välja en plats där lastningen skäligen kan äga rum.

Vare sig bestämd lastningsplats har avtalats eller inte, har resebefraktaren rätt att få fartyget förhalat från en lastningsplats till en annan, om han svarar för kostnaderna för detta.

LASTNINGSTID

321 § Lastningstid

Resebortfraktaren är skyldig att låta fartyget ligga kvar för lastning en viss lastningstid, som omfattar liggetid och överliggetid. Vid befraktning på linjefartsvillkor (*liner terms*) ingår ingen överliggetid i lastningstiden.

322 § Liggetidens längd

Liggetid är den tid som skäligen kan påräknas för lastningen när befraktningsavtalet ingås. Vid beräkningen av liggetiden skall hänsyn tas till fartygets och lastens art och storlek, lastningsanordningarna ombord och i hamnen samt andra liknande omständigheter.

Liggetiden beräknas vid klausulerna

1) *fac (fast as can),* med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som fartyget kan ta emot last med oskadade lastningsanordningar;

2) *faccop (fast as can custom of the port),* med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som vanligt lastningssätt i hamnen tillåter;

3) *liner terms* (linjefartsvillkor) med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som vid vanlig lastning i hamnen av fartyg som går i linjefart, med tillägg för den tid som går förlorad vid trafikanhopning.

Om en gemensam tid har bestämts för lastning och lossning löper liggetiden inte ut förrän den gemensamma tiden har gått till ända.

Liggetiden beräknas i arbetsdagar och arbetstimmar. Som arbetsdag räknas varje vardag då arbetet utförs det antal timmar som är vanligt i hamnen på vardagar. Som arbetstimme räknas varje timme som kan användas till lastning på vardagar. För de dagar då det arbetas mindre än på arbetsdagar räknas det antal timmar som vanligen används till lastning.

323 § Liggetidens början

Liggetiden börjar inte löpa förrän fartyget ligger på lastningsplatsen och är klart att börja ta in last och resebortfraktaren har gjort anmälan om detta.

Anmälan får göras i förväg men inte förrän fartyget har kommit fram till lastningshamnen. Visar det sig senare att fartyget inte var klart att börja ta in last, skall den tid som går förlorad för att göra fartyget klart inte räknas in i liggetiden.

Anmälan skall göras hos avlastaren eller, om denne inte kan anträffas, hos resebefraktaren. Kan varken avlastaren eller resebefraktaren anträffas, anses anmälan ha gjorts när den avsänts på ett ändamålsenligt sätt.

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

324 § Hinder

Kan fartyget inte förläggas till lastningsplatsen på grund av hinder på resebefraktarens sida, får det ändå anmälas klart att börja ta in last med verkan att liggetiden börjar löpa. Detsamma gäller vid trafikanhopning och dessutom vid annat hinder som resebortfraktaren inte skäligen kunnat räkna med när avtalet ingicks.

I liggetiden inräknas inte den tid som går förlorad på grund av hinder på resebortfraktarens sida. Detsamma gäller den tid som går förlorad till följd av att fartyget har förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats av en anledning som resebortfraktaren skäligen bort räkna med när avtalet ingicks. Däremot inräknas uppehåll på grund av fartygets förhalning.

325 § Överliggetid

Överliggetid är den tid som fartyget efter liggetidens utgång måste ligga kvar för att bli lastat, såvida inte överliggetidens längd är fastställd genom avtal.

Överliggetiden beräknas för löpande dagar och timmar från liggetidens utgång. Bestämmelserna i 324 § andra stycket har motsvarande tillämpning.

326 § Ersättning för överliggetid

Resebortfraktaren har rätt till särskild ersättning för överliggetid. Ersättningen bestäms med hänsyn till frakten och till den ökning

eller minskning av resebortfraktarens utgifter som följer av att fartyget ligger stilla.

Ersättningen förfaller vid anfordran.

Om ersättningen inte betalas eller säkerhet inte ställs för den, har resebortfraktaren rätt att göra anteckning om fordringen på konossementet. Gör han inte det får han i stället förelägga resebefraktaren en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får resebortfraktaren häva befraktningsavtalet och kräva ersättning för förlust som beror på att resan inte kommer till stånd.

LASTNING

327 § Lastning och stuvning

Följer inte annat av vad som är brukligt i hamnen, skall resebefraktaren avlämna godset vid fartygets sida och resebortfraktaren ta det ombord. Vid klausulerna

1) *fio (free in and out)*, skall resebefraktaren sörja för lastningen;
2) *liner terms* (linjefartsvillkor), skall resebortfraktaren sörja för lastningen.

Resebortfraktaren skall sörja för underlag och annat som behövs för stuvningen samt utföra den.

I fråga om däckslast har 263 § motsvarande tillämpning.

Om fartyget, av anledning som resebortfraktaren skäligen bort räkna med när avtalet ingicks, har förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats, är resebortfraktaren ansvarig för de ökade utgifter som detta medför.

328 § Avlämnande av godset

Godset skall avlämnas och lastas med tillbörlig skyndsamhet. Det skall avlämnas på ett sådant sätt och i sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvas, befordras och lossas.

Bestämmelserna i 256–259 §§ har motsvarande tillämpning.

329 § Ombordkonossement

När godset har lastats skall resebortfraktaren eller befälhavaren eller den som resebortfraktaren eljest har bemyndigat, på avlastarens begäran utfärda ombordkonossement, förutsatt att nödvändiga handlingar och uppgifter föreligger.

Avlastaren har rätt att få särskilda konossement för delar av godset, om det kan ske utan väsentlig olägenhet.

Om konossement utfärdas med andra villkor än dem som följer av befraktningsavtalet och detta medför ett ökat ansvar för resebortfraktaren, skall resebefraktaren hålla honom skadeslös.

RESAN

330 § Resebortfraktarens omsorgsplikt

Resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet och i övrigt på ett försvarligt sätt. Bestämmelserna i 262 och 266–267 §§ har motsvarande tillämpning.

331 § Deviation. Substituthamn

Deviation får endast företas för att rädda personer eller för att bärga fartyg eller annan egendom till sjöss eller av annan skälig anledning.

Om det uppkommer hinder som medför att fartyget inte kan anlöpa lossningshamnen och lossa lasten, eller detta inte kan ske utan oskäligt uppehåll, får resebortfraktaren i stället välja en annan lämplig lossningshamn.

332 § Avståndsfrakt

Har en del av resan utförts när befraktningsavtalet hävs eller faller bort eller när godset av annan anledning lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har resebortfraktaren rätt till avståndsfrakt. Bestämmelserna i 335 § har motsvarande tillämpning.

Avståndsfrakt är den avtalade frakten med avdrag för ett belopp, som beräknas efter förhållandet mellan den återstående och den avtalade resans längd. Hänsyn skall även tas till varaktigheten av och de särskilda kostnaderna för sådana resor. Avståndsfrakten får inte överstiga godsets värde.

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

333 § Farligt gods

Har farligt gods lastats utan att resebortfraktaren kände till dess farliga beskaffenhet, får han efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att betala ersättning. Detsamma gäller även om resebortfraktaren kände till godsets farliga beskaffenhet och det senare uppstår en fara för person eller egendom som gör det oförsvarligt att behålla godset ombord.

LOSSNING OCH UTLÄMNANDE AV GODSET

334 § Lossningen

I fråga om lossningsplats, lossningstid och lossning av godset har 320–328 §§ motsvarande tillämpning. Därvid skall det som är bestämt om resebefraktaren i stället gälla mottagaren av godset.

Den som visar sin behörighet som mottagare har rätt att besiktiga godset innan han tar emot det.

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

Ökade kostnader till följd av att godset är skadat eller måste bortskaffas på grund av en skada, skall betalas av resebefraktaren om skadan har orsakats av godsets egen beskaffenhet eller av fel eller försummelse av resebefraktaren eller någon som han svarar för. Vid klausulen *fio (free in and out)*, skall resebefraktaren betala kostnaderna om inte resebortfraktaren är ansvarig för skadan enligt 338 §.

335 § Frakt för gods som inte finns i behåll

För gods som inte finns i behåll vid resans slut, skall frakt utgå endast om godset har gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse av resebefraktaren eller någon som han svarar för eller om resebortfraktaren har sålt godset för ägarens räkning eller har lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 333 §.

Förutbetald frakt skall betalas tillbaka om resebortfraktaren enligt första stycket inte har rätt till frakt.

336 § Mottagarens och resebefraktarens ansvar för frakten. Retentionsrätt

Genom att motta godset blir mottagaren skyldig att betala frakt och andra fordringar enligt 269 §.

Resebortfraktaren kan under alla omständigheter kräva betalning av resebefraktaren enligt 273 §.

Resebortfraktaren har rätt att hålla inne godset enligt 270 §.

337 § Uppläggning av godset

Underlåter mottagaren att uppfylla villkoren för utlämnandet av godset eller fördröjer han lossningen så att denna inte hinner slutföras inom avtalad tid eller i övrigt inom skälig tid, har resebortfraktaren rätt att lossa godset och lägga upp det i säkert förvar för mottagarens räkning. Mottagaren skall underrättas om uppläggningen.

Om mottagaren vägrar att motta godset eller inte är känd eller inte kan anträffas, skall resebortfraktaren så snart som möjligt underrätta resebefraktaren. Anmäler mottagaren sig inte så tidigt att lossningen kan slutföras i rätt tid, skall resebortfraktaren lossa och lägga upp godset. Mottagaren och resebefraktaren skall underrättas om uppläggningen.

I underrättelsen enligt första och andra stycket skall anges en skälig tidsfrist efter vars slut resebortfraktaren har rätt att sälja eller förfoga över upplagt gods. Vid försäljning av eller annat förfogande över godset har bestämmelserna i 272 § motsvarande tillämpning.

338 § Lastskada. Dröjsmål med utlämnandet

Resebortfraktaren är ansvarig enligt 274–285 och 287–289 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård. Bestämmelserna i 286 § har motsvarande tillämpning.

En mottagare som inte är resebefraktaren har också rätt till ersättning enligt första stycket. Om mottagaren innehar konossement, som har utfärdats av resebortfraktaren, får han också åberopa reglerna i 316 §.

AVTALSBROTT OCH HINDER PÅ RESEBORTFRAKTARENS SIDA

339 § Kancelleringstid

Skall fartyget vara klart att börja ta in last inom viss tid (kancelleringstid), får resebefraktaren häva befraktningsavtalet om fartyget inte är klart att börja ta in last eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång.

Om resebortfraktaren anmäler att fartyget kommer efter det att tiden har löpt ut och uppger han när fartyget kommer att vara klart att börja ta in last, får resebefraktaren häva avtalet om det sker inom skälig tid. Hävs inte avtalet blir den angivna tidpunkten ny kancelleringstid.

340 § Dröjsmål och annat avtalsbrott

Resebefraktaren får häva befraktningsavtalet på grund av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida om avtalsbrottet är väsentligt.

Sedan lastning har skett får resebefraktaren inte häva avtalet såvitt lossning av godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för annan befraktare. Vid konsekutiva resor får resebefraktaren inte häva i fråga om en enstaka resa om inte utförandet av denna är oväsenligt för resebortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

Om resebefraktaren vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

341 § Förlust av fartyget

Avser befraktningsavtalet ett bestämt fartyg och går det förlorat eller efter skada förklaras inte kunna sättas i stånd, är resebortfraktaren inte skyldig att utföra resan. I sådant fall har han inte heller rätt att utföra resan med ett annat fartyg, även om han enligt avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade.

342 § Resebortfraktarens skadeståndsansvar

Uppkommer till följd av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida skada som inte omfattas av 338 § har 275 och 276 §§ motsvarande tillämpning.

AVTALSBROTT OCH HINDER PÅ RESEBEFRAKTARENS SIDA

343 § Frånträdande före lastning

Frånträder resebefraktaren befraktningsavtalet innan lastningen har börjat eller har han vid lastningens slut inte lämnat allt det gods som avtalet gäller, har resebortfraktaren rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada. Vid konsekutiva resor kan frånträdande av en enstaka resa ske endast om utförandet av den är oväsentligt för resebortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

Vid bestämmande av ersättningen skall hänsyn tas till om resebortfraktaren utan skälig anledning har underlåtit att ta med annat gods.

Rätt till ersättning föreligger inte om möjligheten att avlämna, befordra eller föra in godset i bestämmelseorten måste anses utesluten till följd av omständigheter som resebefraktaren inte borde ha räknat med när avtalet ingicks, såsom utförsel- eller införselförbud eller annan åtgärd av myndighet, förstörelse av allt gods av det slag som avtalet avser eller därmed jämförlig händelse. Detsamma gäller om avtalet avser bestämt gods som förstörts genom en olyckshändelse.

Om resebefraktaren vill åberopa en omständighet som avses i tredje stycket, skall han inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

344 § Hävningsrätt

Får resebefraktaren frånträda befraktningsavtalet utan att skadeståndsansvar föreligger enligt 343 § tredje stycket, får resebortfraktaren häva avtalet om han meddelar detta inom skälig tid.

Om resebefraktaren inte avlämnar allt det gods som avtalet gäller, får resebortfraktaren förelägga resebefraktaren en bestämd tilläggs-

tid inom vilken resebefraktaren skall betala ersättning eller ställa säkerhet. Är tiden inte oskäligt kort och har ersättningen inte betalats eller säkerhet inte ställts inom tilläggstiden, får resebortfraktaren häva avtalet. Han har även rätt till ersättning enligt 343 §, såvida inte resebefraktaren är utan ansvar för att det gods som fattas inte har avlämnats.

345 § Fränträdande efter lastning

Sedan lastning har skett har resebefraktaren inte rätt att få godset lossat eller resan avbruten om detta skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för resebortfraktaren eller annan befraktare. Bestämmelserna i 343 och 344 §§ har motsvarande tillämpning.

346 § Dröjsmål med lastning

Har överliggetiden avtalats och har resebefraktaren vid lastningstidens utgång inte avlämnat godset eller endast en del av det har 343 och 344 §§ motsvarande tillämpning. Detsamma gäller när befraktningsavtalet innehåller klausulen *liner terms* (linjefartsvillkor) och liggetiden har löpt ut.

Om överliggetidens längd inte har avtalats och lastningen blir så försenad att väsentlig skada eller olägenhet uppkommer för resebortfraktaren även om ersättning för överliggetid betalas, får han häva avtalet eller, när gods redan har avlämnats, förklara lastningen avslutad. I sådant fall har bestämmelserna i 343 och 344 §§ motsvarande tillämpning.

347 § Annat dröjsmål

Fördröjs fartyget efter lastningen eller under resan och beror detta på ett förhållande på resebefraktarens sida, har resebortfraktaren rätt till ersättning, såvida inte resebefraktaren visar att varken han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Detsamma gäller om fartyget uppehålls under lossningen därför att det inte är möjligt för resebortfraktaren att lägga upp godset enligt 337 §.

Blir vid konsekutiva resor frakt, ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt befraktningsavtalet inte betalda i rätt tid, får resebortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får resebortfraktaren inställa fullgörelsen av avtalet eller häva det. Resebortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att fullgörelsen inställs eller, om avtalet hävs, för att de återstående resorna faller bort.

348 § Skada som godset har orsakat

Har godset orsakat skada för resebortfraktaren eller skada på fartyget, är resebefraktaren skyldig att betala ersättning om han själv eller någon som har svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Detsamma gäller om godset orsakat skada på annat gods ombord på fartyget.

BEFRAKTNINGSAVTALETS BORTFALL

349 § Krigsfara

Visar det sig, sedan befraktningsavtalet har ingåtts, att resan skulle vara förenad med fara för fartyget, personer ombord eller lasten till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld, eller att en sådan fara har ökat väsentligt, får såväl resebortfraktaren som resebefraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning även om resan har påbörjats. Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

Om faran kan avvärjas genom att en del av godset lämnas kvar eller lossas, får avtalet frånträdas endast för denna del. Resebortfraktaren har dock rätt att frånträda avtalet i dess helhet, om det kan ske utan väsentlig skada eller olägenhet för annan befraktare, såvida det inte, efter uppmaning, betalas ersättning eller ställs säkerhet för fraktförlust och annan skada.

350 § Konsekutiva resor

Vid konsekutiva resor får frånträdande enligt 349 § ske i fråga om en enstaka resa endast om utförandet av denna är oväsentligt i förhållande till de återstående resorna.

Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt att välja vilka resor fartyget skall utföra, får frånträdande enligt 349 § ske endast om faran är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet.

351 § Kostnader för uppehåll

Blir fartyget, sedan lastningen har börjat, på grund av fara som avses i 349 § uppehållet i lastningshamnen eller i annan hamn under resan, skall kostnaderna för uppehållet anses som kostnader för gemensamt haveri och fördelas på fartyg, frakt och last enligt bestämmelserna om gemensamt haveri. Om befraktningsavtalet frånträds gäller detta dock inte beträffande kostnader som hänför sig till tiden efter frånträdandet.

352 § Avtalsperiodens upphörande vid konsekutiva resor

Har fartyget befraktats för så många resor som det kan utföra inom en angiven tidsrymd och har resebefraktaren före avtalsperiodens slut fått anmälan om att fartyget är klart att börja ta in last, skall resan utföras även om detta sker helt eller delvis efter det att avtalsperioden har löpt ut.

Om det är uppenbart att fartyget inte kan nå lastningshamnen och vara klart att börja ta in last före avtalsperiodens slut, är resebortfraktaren inte skyldig att sända fartyget till lastningshamnen.

Anmäler resebortfraktaren att fartyget kan komma för sent till lastningshammen och begär han anvisningar, får resebefraktaren bestämma antingen att resan skall utföras enligt befraktningsavtalet eller att avtalet skall upphöra. Avtalet upphör om resebefraktaren inte inom skälig tid efter det att han fått anmälan begär att resan skall utföras.

Kvantumkontrakt

353 § Tillämpningsområde

Bestämmelserna om kvantumkontrakt gäller befordran med fartyg av en bestämd mängd gods fördelad på flera resor under en angiven tidsrymd.

Bestämmelserna tillämpas dock inte om det är avtalat att resorna skall utföras efter varandra med ett bestämt fartyg.

354 § Val av godsmängd

Ger avtalet utrymme för val av den totala mängden gods som skall befordras har befraktaren rätt att bestämma mängden.

Gäller valet mängden som skall befordras på en särskild resa, är det bortfraktaren som har rätt att bestämma mängden.

355 § Skeppningsplaner

Befraktaren skall utarbeta skeppningsplaner för lämpliga tidsperioder i förhållande till den tidsrymd som avtalet avser och i god tid underrätta bortfraktaren om planerna.

Befraktaren skall se till att den mängd gods som avtalet omfattar blir fördelad på lämpligt sätt över avtalsperioden. Därvid skall han beakta storleken av de fartyg som skall användas.

356 § Anmälan om skeppning

Befraktaren skall anmäla skeppning i skälig tid. I anmälan skall anges när godset senast kommer att vara klart för lastning.

357 § Nominering av fartyg

När anmälan om skeppning har lämnats, skall bortfraktaren tillhandahålla ett fartyg som är lämpat att utföra resan i rätt tid. Bortfraktaren skall inom skälig tid anmäla vilket fartyg som skall utföra resan, fartygets lastförmåga och förväntade ankomst till lastningshamnen.

Bortfraktaren är inte skyldig att tillhandahålla fartyg för gods som inte är klart för lastning före avtalsperiodens utgång, såvida inte överskridandet beror på förhållanden utanför befraktarens kontroll och inte är väsentligt.

358 § Utförandet av resorna

När bortfraktaren har lämnat anmälan som avses i 357 § gäller bestämmelserna om resebefraktning eller styckegodstransport för den befordran som skall utföras.

Om bortfraktarens skyldighet att utföra en särskild resa faller bort på grund av ett förhållande som bortfraktaren ansvarar för, har befraktaren rätt att begära att godset eller en motsvarande mängd nytt gods blir befordrat.

Ger bortfallet av resan anledning att räkna med att senare resor inte kommer att bli utförda utan väsentligt dröjsmål, får befraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen.

359 § Dröjsmål med anmälan om skeppning och skeppningsplaner

Lämnar befraktaren inte i tid anmälan om en skeppning, får bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för anmälan. Är tiden inte oskäligt kort och har en skeppning inte anmälts inom tilläggstiden, får bortfraktaren antingen anmäla ett fartyg enligt 357 § i överensstämmelse med gällande skeppningsplan eller häva avtalet beträffande den ifrågavarande resan.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan av senare skeppningar, får bortfraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen.

Bortfraktaren har rätt till ersättning om inte dröjsmålet beror på sådant förhållande som avses i 343 § tredje stycket.

Om befraktaren inte i tid underrättar bortfraktaren om skeppningsplaner kan bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid. Är tiden inte oskäligt kort och överskrids den får bortfraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen. Tredje stycket har motsvarande tillämpning.

360 § Dröjsmål med nominering av fartyg

Lämnar bortfraktaren inte i tid anmälan om fartyg, får befraktaren förelägga en bestämd tilläggstid. Är tiden inte oskäligt kort och har anmälan inte lämnats inom tilläggstiden får befraktaren häva avtalet i fråga om den resa som tilläggstiden gäller.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan om fartyg även i fråga om senare skeppningar, får befraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen.

Befraktaren har rätt till ersättning om inte dröjsmålet beror på ett sådant hinder utanför bortfraktarens kontroll som han inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks och vars följder han inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

361 § Dröjsmål med betalning av frakt

Betalas inte frakt, ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt avtalet i rätt tid, får bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får bortfraktaren inställa fullgörelsen av avtalet eller, om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott, häva avtalet.

Bortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att han inställer fullgörelsen av avtalet eller, om avtalet hävs, på att de återstående resorna faller bort.

Vid slutet av varje resa enligt avtalet har bortfraktaren rätt att hålla inne lasten till säkerhet för fordringar enligt avtalet. I förhållande till tredje man gäller detta bara om fordringen har antecknats i konossementet.

362 § Krigsfara

Inträder under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller väsentlig ökning av krigsfaran och detta är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet, får såväl bortfraktaren som befraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning.

Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

Tidsbefraktning

FARTYGETS AVLÄMNANDE

363 § Fartygets skick och utrustning

Tidsbortfraktaren skall ställa fartyget till tidsbefraktarens förfogande på den plats och vid den tidpunkt som har avtalats.

Vid avlämnandet skall tidsbortfraktaren se till att fartygets skick, föreskrivna handlingar, bemanning, proviantering och övrig utrustning uppfyller de krav som ställs i vanlig fraktfart i det fartområde som befraktningsavtalet anger.

Fartyget skall dessutom ha tillräckligt med bränsle för att kunna uppnå närmaste användbara bunkringshamn. Tidsbefraktaren skall överta bränslet och betala för det efter priset i denna hamn.

364 § Besiktning

Vid avlämnandet får såväl tidbortfraktaren som tidsbefraktaren begära sedvanlig besiktning av fartyget, dess utrustning och kvarvarande bränsle.

Kostnaderna, inbegripet kostnader för tidsförlust som har föranletts av besiktningen, skall bäras av parterna med hälften var.

Besiktningsutlåtandet utgör bevis om fartygets och utrustningens skick samt omfattningen av kvarvarande bränsle, om annat inte visas.

365 § Avlämnande av fartyget till sjöss

Har parterna avtalat att fartyget skall avlämnas till sjöss skall tidsbortfraktaren underrätta tidsbefraktaren om avlämnandet och uppge fartygets position samt tidpunkten för avlämnandet.

Besiktning som avses i 364 § skall företas i den första hamn som fartyget anlöper efter avlämnandet. Om det konstateras att fel i fartyget föreligger skall frakt inte betalas för den tid som går förlorad för att avhjälpa felet. Om tidsbefraktaren häver befraktningsavtalet enligt 367 §, bortfaller tidsbortfraktarens rätt till frakt från avlämnandet.

366 § Kancelleringstid. Dröjsmål med avlämnandet av fartyget

Skall fartyget enligt befraktningsavtalet vara klart att börja ta in last inom viss tid (kancelleringstid), får tidsbefraktaren häva avtalet om fartyget inte är klart att börja ta in last eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång. Om fartyget i övrigt skall avlämnas inom en bestämd tid, får tidsbefraktaren häva avtalet om tiden överskrids.

Om tidsbortfraktaren anmäler att fartyget kommer efter det att tiden har löpt ut och uppger han när fartyget kommer att vara klart att börja ta in last eller att avlämnas, får tidsbefraktaren häva avtalet om det sker inom skälig tid. Hävs inte avtalet blir den angivna tidpunkten ny kancelleringstid.

Om fartyget i annat fall avlämnas för sent, får tidsbefraktaren häva avtalet om dröjsmålet utgör väsentligt avtalsbrott.

367 § Fel i fartyget

Föreligger det vid avlämnandet fel i fartyget eller i fartygets utrustning, har tidsbefraktaren rätt till avdrag på frakten eller, om avtalsbrottet är väsentligt, rätt att häva befraktningsavtalet. Detta gäller inte om tidsbortfraktaren avhjälper felet utan sådant dröjsmål som enligt 366 § ger tidsbefraktaren rätt att häva avtalet.

368 § Skadeståndsansvar

Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för förlust till följd av dröjsmål eller fel vid avlämnandet. Om tidsbortfraktaren visar att dröjsmålet eller felet inte beror på fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för föreligger inte rätt till sådan ersättning. Tidsbefraktaren har också rätt till ersättning för skada till följd av att fartyget vid avtalsslutet saknade egenskap eller utrustning som kan anses tillförsäkrad.

UTFÖRANDET AV RESORNA

369 § Tidsbefraktarens förfoganderätt

Tidsbortfraktaren skall under befraktningsperioden utföra de resor som tidsbefraktaren påkallar i överensstämmelse med befraktningsavtalet. Bestämmelserna i 363 § andra stycket har motsvarande tillämpning.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att utföra en resa vid vilken fartyget, personer ombord eller lasten skulle utsättas för fara till följd av krig eller krigsliknande tillstånd, is eller annan fara eller väsentlig olägenhet, som han inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att ta med gods av lättantändlig, brandfarlig eller frätande beskaffenhet eller annat farligt gods, såvida det inte avlämnas i sådant skick att det kan befordras och utlämnas i överensstämmelse med de krav och rekommendationer som ställs av myndigheterna i det land där fartyget är registrerat, i det land där redaren har sitt huvudkontor och i de hamnar som ingår i resan. Tidsbortfraktaren är inte heller skyldig att ta med levande djur.

370 § Underrättelseplikt

Tidsbortfraktaren skall hålla tidsbefraktaren underrättad om alla förhållanden rörande fartyget och resorna som är av betydelse för

tidsbefraktaren. Tidsbefraktaren skall underrätta tidsbortfraktaren om planerade resor.

371 § Bränsle

Tidsbefraktaren skall ombesörja bränsle och vatten till fartygets maskiner. Han svarar för att levererat bränsle är i överensstämmelse med avtalade specifikationer.

372 § Lastning och lossning

Tidsbefraktaren skall ombesörja mottagande, lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning och utlämnande av lasten. Stuvningen skall utföras så att fartyget är betryggande stabiliserat och lasten säkrad. Tidsbefraktaren skall följa anvisningar från tidsbortfraktaren om lastens fördelning i den omfattning som hänsynen till fartygets säkerhet och stabilitet kräver.

Tidsbefraktaren får kräva sådan medverkan av befälhavaren och besättningen som är sedvanlig i den fart det gäller. Ersättning för övertidsarbete och annan särskild utgift till följd av sådan medverkan skall betalas av tidsbefraktaren.

Om tidsbortfraktaren är skyldig att ersätta skada till följd av lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning eller utlämnande av lasten, skall tidsbefraktaren hålla honom skadeslös om inte skadan beror på medverkan av befälhavaren eller besättningen eller på något annat förhållande som tidsbortfraktaren svarar för.

373 § Konossement

Tidsbortfraktaren skall på begäran utfärda konossement för inlastat gods för den resa han skall utföra, med de villkor som är sedvanliga i den fart det gäller. Om han därigenom ådrar sig ansvar i förhållande till innehavaren av konossementet utöver vad som följer av befraktningsavtalet, skall tidsbefraktaren hålla honom skadeslös.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att på begäran av tidsbefraktaren lämna ut godset till en obehörig mottagare eller i övrigt i strid mot konossementet om han därigenom handlar i strid mot tro och heder. Tidsbortfraktaren får alltid kräva säkerhet för den ersättning han kan bli skyldig att betala på grund av ett sådant utlämnande.

374 § Lastskada. Dröjsmål med utlämnandet

Tidsbortfraktaren är ansvarig i förhållande till tidsbefraktaren enligt 274–289 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård.

En mottagare som inte är tidsbefraktaren har också rätt till ersätt-

ning enligt första stycket. Innehar mottagaren konossement som har utfärdats av tidsbortfraktaren, får han också åberopa reglerna i 316 §.

375 § Dröjsmål och annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida

Hålls fartyget inte i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick eller utförs resorna för sent eller föreligger annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida, får tidsbefraktaren häva befraktningsavtalet, om det med avtalet avsedda ändamålet väsentligen skulle förfelas. Om tidsbefraktaren vill häva avtalet skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för skada som har uppkommit på grund av att fartyget går förlorat eller efter skada förklaras inte kunna sättas i stånd eller inte hålls i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick, om skadan beror på fel eller försummelse av tidsbortfraktaren eller någon som han svarar för. Detsamma gäller för skada som har uppkommit genom fel eller försummelse vid sådan medverkan av befälhavaren eller besättningen som avses i 372 § andra stycket, vid utförande av tidsbefraktarens anvisning eller vid annat avtalsbrott.

376 § Skada på fartyget

Tidsbortfraktaren har rätt till ersättning för skada på fartyget som beror på fel eller försummelse av tidsbefraktaren eller någon som han svarar för.

Om skadan beror på att tidsbefraktaren har beordrat fartyget till en osäker hamn är han ersättningsskyldig med mindre han visar att fel eller försummelse inte föreligger.

377 § Gemensamt haveri. Bärgning

Fraktens bidrag till gemensamt haveri skall betalas av tidsbefraktaren. Detsamma gäller bidrag för bränsle och utrustning som tidsbefraktaren har ombord. Om i gemensamt haveri ersättning betalas för utgift och förlust som tidsbefraktaren har haft, tillfaller ersättningen honom.

Tidsbortfraktaren får utan tidsbefraktarens samtycke söka rädda personer. Han får även bärga fartyg eller annan egendom när detta inte är oskäligt för tidsbefraktaren. Av tidsbortfraktarens andel av återstoden av bärgarlönen enligt [229] § 1 mom. andra stycket (nettobärgarlönen) tillfaller en tredjedel tidsbefraktaren.

378 § Utgifter för resorna

Tidsbefraktaren skall bära de utgifter för resornas utförande som inte enligt bestämmelserna i detta kapitel skall bäras av tidsbortfraktaren.

ÅTERLÄMNANDE AV FARTYGET

379 § Återlämnande. Besiktning

Tidsbefraktaren skall återlämna fartyget till tidsbortfraktaren på den plats och vid den tidpunkt som har avtalats.

Vid återlämnandet skall bestämmelserna i 363 § tredje stycket, 364 § och 365 § första stycket och andra stycket första punkten ha motsvarande tillämpning. Detta gäller även då befraktningsavtalet har hävts eller eljest upphört före befraktningsperiodens slut.

380 § Överskridande av befraktningsperioden

Tidsbortfraktaren är skyldig att låta fartyget anträda en ny resa trots att den avtalade tiden för återlämnandet därigenom överskrids. Detta gäller inte när överskridandet går utöver vad som kan anses skäligt eller om en viss tidsperiod för återlämnandet avtalats.

För tillåtet överskridande enligt första stycket skall tidsbefraktaren betala den avtalade tidsfrakten. För annat överskridande skall han betala gängse tidsfrakt, dock minst den avtalade tidsfrakten, samt ersättning för den skada som dröjsmålet medför för tidsbortfraktaren efter återlämnandet.

TIDSFRAKT

381 § Betalning av tidsfrakt

Tidsfrakt skall betalas i förskott för 30 dagar i sänder.

Framställer tidsbefraktaren krav på avräkning med ett belopp som är tvistigt, är han ändå skyldig att betala tidsfrakten, om tidsbortfraktaren ställer säkerhet för kravet. Tidsbefraktaren kan dock inte kräva säkerhet för ett större belopp än den tidsfrakt han betalar.

382 § Dröjsmål med betalning av tidsfrakt

Betalas tidsfrakten inte i rätt tid skall tidsbefraktaren betala dröjsmålsränta enligt räntelagen (1975:635) senast vid betalningen av nästa tidsfrakt.

Betalas tidsfrakten inte i rätt tid skall tidsbortfraktaren meddela tidsbefraktaren detta. När meddelande har avsänts får tidsbortfraktaren inställa fullgörelsen av befraktningsavtalet, inbegripet vägra att lasta gods eller att utfärda konossement. Om betalning inte har mottagits inom 72 timmar efter det att meddelandet har avsänts, får tidsbortfraktaren häva avtalet.

Om tidsbortfraktaren har inställt fullgörelsen av avtalet eller hävt det, har han rätt till ersättning såvida inte tidsbefraktaren visar att dröjsmålet med betalningen beror på lag, avbrott i den allmänna samfärdseln eller betalningsförmedlingen eller annat liknande hinder som han inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks och vars följder han inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

Om tidsbefraktaren inte betalar förfallen tidsfrakt, får tidsbortfraktaren begära att tidsbefraktaren till honom överlåter fordran på frakt som tidsbefraktaren har på grund av vidarebortfraktning av fartyget.

383 § Bortfall av tidsfrakt

Tidsfrakt skall inte betalas för den tid som går förlorad för tidsbefraktaren på grund av bärgning, underhåll av fartyget och avhjälpande av skada som tidsbefraktaren inte är ansvarig för eller i övrigt på grund av förhållanden på tidsbortfraktarens sida.

Tidsbefraktarens skyldighet att svara för utgifter rörande fartygets drift är begränsad på motsvarande sätt.

UPPHÖRANDE

384 § Förlust av fartyget

Går fartyget förlorat eller efter skada förklaras inte kunna sättas i stånd faller befraktningsavtalet bort även om tidsbortfraktaren enligt avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade. Detsamma gäller vid rekvisition eller liknande ingripanden som är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet.

Om fartyget har gått förlorat utan att upplysning kan fås om tiden för händelsen, skall tidsfrakt betalas för 24 timmar efter det att fartyget sist hördes av.

385 § Krig

Befinner sig fartyget i en hamn eller ett annat område där krig utbryter, krigsliknande förhållanden inträder eller faran för sådana förhållanden väsentligen ökar, får tidsbortfraktaren omedelbart föra fartyget ut från området och i säkerhet.

Tidsbefraktaren skall utöver tidsfrakten ersätta tidsbortfraktaren för den ökning av premien för fartygets krigsförsäkring som följer av de resor som tidsbefraktaren kräver att fartyget skall utföra. Detsamma gäller krigsrisktillägg till besättningen.

Inträder under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller väsentlig ökning av krigsfaran och detta är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av befraktningsavtalet, får såväl tidsbort-

fraktaren som tidsbefraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning.

Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

Nuvarande lydelse *Föreslagen lydelse*

[Sjätte] kapitlet
Om befordran av passagerare och resgods

[199] §

Bestämmelser om laga domstol för tvister som rör ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods samt om möjlighet att hänskjuta sådana tvister till skiljemän finns i *337* §.

Bestämmelser om laga domstol för tvister som rör ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods samt om möjlighet att hänskjuta sådana tvister till skiljemän finns i *[337 b]* §.

Bestämmelser om preskription finns i [368] §.

[200] §[3]

Bestämmelserna i 178 § får inte åsidosättas genom avtal.

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 181–198 §§, *337 § andra stycket* och 368 § första stycket 6 och 7 är ogiltiga

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 181–198 §§, *[337b]* § och [368] § första stycket 6 och 7 är ogiltiga

1. vid befordran inom Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller till eller från någon av dessa stater, oavsett vilken lag som i övrigt är tillämplig på befordringen;
2. vid annan befordran om svensk lag är tillämplig på befordringen enligt allmänna svenska lagvalsregler.

Övriga bestämmelser i detta kapitel gäller endast om inte något annat är avtalat eller följer av sedvänja.

[Fjortonde] kapitlet
Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål

[337] §

I fråga om behörigheten för sjörättsdomstol att ta upp tvistemål som avses 336 § skall bestämmelserna om laga domstol i tvistemål i allmänhet tillämpas. Talan får även väckas vid sjörättsdomstolen för

[3] Senaste lydelse 1986:297.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
den ort där fartyget finns. Har säkerhet för en fordran ställts hos myndighet till befrielse från kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd, får talan väckas även vid sjörättsdomstolen för den ort där säkerheten har ställts. Talan angående en fordran som säkerheten har avsett får väckas vid sistnämnda sjörättsdomstol, även om säkerheten har frigetts.	
Talan om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods får väckas endast vid domstol *1. för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse;* *2. för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten;* *3. i den stat där käranden har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt; eller* *4. i den stat där befordringsavtalet träffades, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.*	
Efter det att tvist som avses i andra stycket har uppstått får parterna avtala om att talan skall väckas vid annan domstol eller att tvisten skall hänskjutas till skiljemän.	
Finns inte sjörättsdomstol i den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första stycket, *andra stycket 1 eller 2 eller tredje stycket*, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.	Finns inte sjörättsdomstol i den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.
Om flera är redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses som rederiets hemvist.	

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

[337 a] §

Talan om ansvarighet på grund av avtal om transport av styckegods får endast väckas vid sjörättsdomstol för den ort
1. där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, där han har sin vanliga vistelseort;
2. där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftsställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts;
3. där lastnings- eller lossningshamnen ligger; eller
4. som för detta ändamål har angetts i transportavtalet.

Talan får även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort, där det fartyg, med vilket godset transporterats har blivit föremål för kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd. Har säkerhet ställts hos myndighet till befrielse från kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd, får talan även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort, där säkerheten har ställts. Talan angående ett krav som säkerheten har avsett får väckas vid sistnämnda sjörättsdomstol, även om säkerheten har frigetts.

Talan får även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort, där det fartyg, med vilket godset transporterats eller annat fartyg, som tillhör samma ägare, har blivit föremål för kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd. Talan skall avvisas på begäran av svaranden om han ställer säkerhet för det belopp som käranden genom dom kan komma att tillerkännas. Käranden skall i så fall hänvisas att väcka talan vid någon av de domstolar som anges i första stycket. Frågor angående säkerheten skall avgöras av den domstol vid vilken talan först har väckts.

Vad som stadgas i första och andra styckena utgör inte hinder för interimistiska åtgärder.

Om talan väckts vid domstol som är behörig enligt första stycket eller vid domstol enligt andra stycket i en stat som är bunden av 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods eller saken har avgjorts av en sådan domstol, får ny talan mellan samma parter i samma sak inte väckas om domen kan verkställas här i landet. Som ny talan

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

anses inte åtgärd som avser verkställighet av en utomlands given dom eller för att få talan flyttad enligt andra stycket.

[337 b] §

Talan om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare eller resgods får väckas endast vid domstol
1. för den ort där svaranden är varaktigt bosatt eller har sin huvudsakliga rörelse;
2. för den avtalsenliga avgångs- eller bestämmelseorten;
3. i den stat där käranden har sitt hemvist eller eljest är varaktigt bosatt, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt; eller
4. i den stat där befordringsavtalet träffades, förutsatt att svaranden har driftsställe för sin rörelse i den staten och är underkastad dess domsrätt.

Efter det att tvist har uppstått får parterna avtala att talan skall väckas vid annan domstol eller att tvisten skall hänskjutas till skiljemän.

Finns inte sjörättsdomstol i den ort där svaranden har kunnat sökas enligt första stycket 1 eller 2 eller andra stycket, väcks talan vid den sjörättsdomstol som är närmast den orten.

[Sextonde] kapitlet
Särskilda bestämmelser

[368] §

Nuvarande lydelse (Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

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

– – –

5. fordran på ersättning på grund av att *last* skadats, gått förlorad eller försenats vid befordran eller på grund av att i ko-	5. fordran på ersättning på grund av att *gods* skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran eller på grund av att	5. fordran på ersättning på grund av att *gods* skadats, gått förlorat eller försenats vid befordran eller på grund av att

Nuvarande lydelse	(Haag-Visbyreglerna)	(Hamburgreglerna)
nossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter, inom *ett* år från det godset utlämnats eller *borde* ha utlämnats; – – –	i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter, inom *ett* år från det godset utlämnats eller *skulle* ha utlämnats;	i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter, inom *två* år från det godset utlämnats eller *skulle* ha utlämnats;

2. Förslag till
Lag om ändring i lagen (1929:145) om skiljemän

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1929:145) om skiljemän att 4 §[1] skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse *Föreslagen lydelse*

4 §

Ej må gentemot part, som har hemvist utom riket och ej skulle, i tvist av den art varom fråga är, kunna sökas vid svensk domstol, skiljemannaförfarande enligt denna lag inledas, med mindre avtalet innebär, att förfarandet skall äga rum här i riket, eller skiljemännen eller skiljedomsinstitution i enlighet med avtalet bestämt att förfarandet skall äga rum här i riket, eller parten eljest därtill samtycker.

Om skiljemannaförfarande vid avtal om sjötransport finns särskilda bestämmelser.

[1] Senaste lydelse 1971:1255.

3. Förslag till Lag om ändring i lagen (1929:147) om utländska skiljeavtal och skiljedomar

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1929:147) om utländska skiljeavtal och skiljedomar att 4 §[1] skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	4 §
Ej må på grund av utländskt skiljeavtal skiljemannaförfarande äga rum här i riket, utan så är att, i fall som avses i 1 § andra stycket, skiljemännen eller skiljedomsinstitution i enlighet med avtalet bestämt att förfarandet skall äga rum här i riket eller den part, mot vilken avtalet göres gällande, efter dess tillkomst bosatt sig här. I sådant fall länder i avseende å förfarandet lagen (1929:145) om skiljemän till efterrättelse.	*Om skiljemannaförfarande vid avtal om sjötransport finns särskilda bestämmelser.*

[1] Senaste lydelse 1976:123.

1 Inledning

1.1 Utredningens uppdrag

I direktiven för utredningen, som gavs den 27 november 1980, anför statsrådet Winberg bl.a. följande.

De ändringar som genomfördes år 1973 var emellertid inte resultatet av någon fullständig översyn av reglerna om befordran av gods. Ändringarna inskränktes i huvudsak till vad som föranleddes av tilläggsprotokollet. Många bestämmelser i 5 kap. har fortfarande samma lydelse som de fick genom 1936 års reform. En tidigare kommitté, sjölagskommittén, lade år 1972 i betänkandet (SOU 1972:51) Sjölagens befraktningskapitel fram förslag till vissa ändringar i de delar av 5 kap. som inte berördes av 1973 års reform. Några motsvarande betänkanden lades inte fram i de övriga nordiska länderna. Förslaget, som i huvudsak innebar en språklig bearbetning av de ifrågavarande bestämmelserna, ledde emellertid inte till någon lagstiftning. I stället beslöt man att låta frågan vila i väntan på att en mera omfattande översyn kunde genomföras i nordiskt samarbete.

Den tekniska och ekonomiska utvecklingen sedan mitten av 1930-talet har medfört stora och genomgripande förändringar också på sjötransporternas område. Övergången till större och snabbare fartyg och den ökade världshandeln med bearbetade industrivaror har medfört att styckegodstransporterna har fått större betydelse än tidigare. Även godshanteringsteknikens utveckling har verkat i samma riktning. Övergången till containertransporter och "roll on/roll off"-teknik har lett till att en ny typ av stora och högeffektiva linjefartyg har vuxit fram. Samtidigt har transporttiderna kraftigt minskat. De minskade transporttiderna har i förening med omvälvningarna på kommunikationsteknikens område lett till krav på nya rutiner när det gäller transportdokumenten. Konossementets betydelse som bärare av rätten till godset har minskat, och behovet av negotiabla dokument kan väntas minska ytterligare i framtiden. Slutligen har framväxten av förändrade kommersiella sjöfartsmönster lett till att nya kontraktstyper har utvecklats. Som exempel kan nämnas avtal om flera resor i rad (konsekutiva resor), avtal som avser transport av viss mängd gods under en bestämd tidsperiod (kvantumkontrakt) eller hyra av fartyg utan besättning (bareboat charter). Inom färjetrafik och annan linjetrafik med "roll on/roll off"-fartyg förekommer det också avtal som går ut på att visst utrymme på ett däck reserverats för en kund vid bestämda avgångar under viss tid.

Mot bakgrund av den nu beskrivna utvecklingen är det föga överraskande att reglerna i 5 kap. sjölagen i många avseenden i dag ter sig föråldrade och i behov av en översyn. Jag förordar att sjölagsutredningen får i uppdrag att göra en sådan översyn. Denna bör ske i samråd med motsvarande kommittéer i de övriga nordiska länderna.

En grundläggande uppgift för utredningen blir att kartlägga de nya avtalstyper som under senare år har kommit till användning vid sjötransporter. Utredningen bör också studera de standardkontrakt som används vid ingående av sjötransportavtal av olika slag. Slutligen bör utredningen försöka skaffa sig en uppfattning om vilka krav som den framtida utvecklingen på området kan väntas ställa på lagstiftningen.

Med utgångspunkt i denna kartläggning bör utredningen bedöma om det behövs en detaljerad lagreglering. Bestämmelserna i 5 kap. är i stor utsträckning dispositiva. Särskilt när det gäller de traditionella avtalsformerna finns i dag olika former av standardkontrakt som har fått vidsträckt internationell användning. Dessa avtal är ofta mycket utförliga och tar regelmässigt över de dispositiva bestämmelserna i sjölagen. Behovet av regler måste bedömas med hänsyn härtill. En viktig faktor är om trots det sagda vissa förekommande avtal är ofullständiga och bör utfyllas med dispositiva lagbestämmelser för att man skall undvika tvister mellan parterna. Av stor betydelse är om nuvarande kontraktspraxis ger vid handen att det behövs tvingande regler för att skydda den svagare parten i avtalet eller eljest för att hindra missbruk av avtalsfriheten. Förhållanden i samband med styckegodstrafik kräver härvid särskild uppmärksamhet. Certepartier, dvs. avtal mellan redare och befraktare som går ut på att redaren ställer sitt fartyg eller visst utrymme i fartyget till förfogande för transport av gods, ingås vanligen med hjälp av mäklare och mellan förhållandevis jämstarka parter. Detta gäller inte i samma utsträckning i fråga om styckegodstransport. Allmänt kan därför sägas att behovet av lagreglering får antas vara störst i styckegodsfart. Utredningen bör också uppmärksamma i vad mån de nya avtalstyper som tidigare har nämnts påkallar reglering.

Utredningen bör vidare ta upp vissa frågor som rör systematiken och terminologin i sjölagens befraktningskapitel. Sjölagen skiljer som tidigare har nämnts f.n. mellan två huvudgrupper av transportavtal, resebefraktning och tidsbefraktning. Resebefraktning föreligger om frakten beräknas för resa och tidsbefraktning om den beräknas för tid. Det sätt på vilket frakten beräknas är med andra ord avgörande för gränsdragningen. Styckegodsbefraktning räknas systematiskt som en form av resebefraktning, och resebefraktningsreglerna är i huvudsak tillämpliga också på styckegodstransporter. Bara i ett mindre antal fall finns särkilda regler för styckegodsbefraktning. Särskilt om utredningen skulle finna att styckegodstransporterna i ökad utsträckning bör göras till föremål för särreglering, kan det finnas anledning att överväga att skilja ut styckegodsreglerna till ett särskilt avsnitt. En annan möjlighet är att dela upp reglerna på samma sätt som t.ex. i den franska lagstiftningen. Denna skiljer mellan avtal om sjötransport av gods ("transport maritime") och avtal som går ut på att ställa fartyg till förfogande för transport av gods ("contrat d'affrètement"). En sådan uppdelning skulle dessutom stämma bättre överens med vad som tillämpas på andra områden av transporträtten.

I utredningens uppdrag bör också ingå att överväga om Sverige skall tillträda den tidigare omnämnda FN-konventionen av år 1978 om sjötransport av gods. Fördelarna med denna konvention är omstridda. Vissa bedömare har hävdat att konventionens ansvarssystem skulle leda till ökade kostnader för sjötransport av gods, medan andra hävdat att kostnadseffekterna blir försumbara. Det har också framhållits att konventionen, om den träder i kraft, kommer att öka den splittring av den internationella regleringen på området som redan ikraftträdandet av 1968 års ändringsprotokoll till 1924 års konvention om konossement har medfört. Det kan emellertid knappast förnekas att FN-konventionen i flera avseenden innebär avsevär-

da lagtekniska framsteg i förhållande till 1924 års konvention och ändringsprotokollet, vilkas regelsystem är tämligen komplicerat.

En viktig uppgift för utredningen blir därför att värdera vilka verkningar som ett tillträde till konventionen skulle få för svensk sjöfartsnäring och svenskt näringsliv i övrigt. Om utredningen finner att Sverige i och för sig bör tillträda konventionen, blir nästa fråga om man för svensk del bör avvakta med ett tillträde till dess konventionen har fått viss anslutning från andra länder. Om utredningen finner att Sverige bör tillträda konventionen, bör den också lägga fram förslag till lagändringar som föranleds av ett tillträde.

Jag anser det vara av stor vikt att den nordiska rättslikheten kan bevaras på detta område. Inte heller i de övriga nordiska länderna har man tagit slutlig ställning i fråga om tillträde till 1978 års FN-konvention, men det föreligger nordisk enighet om att det under alla omständigheter finns ett behov av att se över sjölagarnas bestämmelser om befordran av gods. Även de danska, norska och finländska kommittéerna kommer därför enligt vad jag har erfarit att få i uppdrag att göra en sådan översyn. Uppdragen till de danska och norska kommittéerna kommer dessutom att omfatta frågan om tillträde till 1978 års konvention. I Finland bereds denna fråga av sjöfartsdelegationens arbetsgrupp för juridiska frågor. Utredningen bör verka för att det om möjligt uppnås enighet om i huvudsak likalydande lagtexter i de nordiska länderna.

Jag förutsätter att utredningen kommer att utarbeta förslag till lagändringar och bereda frågan om tillträde till 1978 års konvention i nära samverkan med berörda organ i de andra nordiska länderna. För att säkerställa ett effektivt nordiskt samarbete bör utredningen undersöka möjligheterna att göra upp en för samtliga utredningar gemensam arbetsplan.

1.2 Utredningens arbete

Sedan den nu sittande sjölagsutredningen avlämnat betänkandet Översyn av sjölagen 1 (SOU 1981:8), började den på den nya uppgiften att dels överväga om 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods skulle kunna införlivas i sjölagstiftningen och i så fall hur, dels göra en allmän översyn av reglerna om godsbefordran med hänsyn till sjöfartens utveckling. Därvid skulle linjefartens ställning i systemet särskilt övervägas, något som de tidigare reformerna inte lämnat möjlighet till.

Utredningens arbete har av denna anledning kommit att i första hand inriktas på att modernisera reglerna för styckegodstransporter till sjöss. På grund av den ökade betydelsen av sådana transporter har reglerna brutits ut ur regelverket för resebefraktning till ett särskilt kapitel. På skäl som närmare framgår av avsnitt 4.4 bör ett tillträde till 1978 års FN-konvention ske först efter viss anslutning från andra länder. Till dess bör det rådande Haag-Visbysystemet alltjämt gälla. Som förberedelse för en kommande anslutning har utredningen lagt fram alternativa förslag till lagändringar.

Parallellt med arbetet med nya regler för styckegodstransport har utredningen även gjort en översyn av reglerna för befraktning. Här-

vid har särskilda regler utarbetats för de modernare kontraktsformerna konsekutiva resor och kvantumkontrakt. Bare-boat charter, eller med en svensk term skeppslega, innebär en tillämpning av civilrättens hyresregler och har inte ansetts kräva en särskild sjörättslig reglering (jfr nedan 3.3 mot slutet). Utredningen har även utarbetat en ny terminologi på befordringsområdet samt en ny systematik för en framtida sjölag.

Arbetet har i enlighet med direktiven skett i samarbete med motsvarande kommittéer i Danmark, Finland och Norge. Nordiska sjölagskommittémöten har ägt rum i januari 1982 i Köpenhamn, i oktober 1982 i Helsingfors, i november 1985 i Stockholm och i augusti 1989 i Oslo. Härutöver har ordförandena och sekreterarna i de nordiska sjölagskommittéerna sammanträffat vid ett flertal tillfällen. Samarbetet har resulterat i lagförslag som är i huvudsak likalydande. De nordiska kommittéernas förslag till 13 och 14 kap. sjölagen redovisas som parallelltext i *bilaga 3*.

2 Internationell bakgrund

2.1 Äldre rätt före Haagreglerna

Från romersk rätt härstammar grundregeln om vårdslöshet (culpa) som förutsättning för ersättningsskyldighet vid skada (*Lex Aquilia*), samma regel som återfinns även i moderna rättssystem, den s.k. culparegeln. Denna regel avser skador både utom och inom kontraktsförhållanden. Det åligger den skadelidande att visa dels att han lidit skada, dels att denna uppkommit inom skadegörarens arbetsområde. Just denna del av regeln, gällande bevisbördan, ansågs redan under antiken slå alltför strängt i fall där skadegöraren vid tillfället haft godset i sin vård, exempelvis enligt förvaringsavtal eller transportavtal. Skadegöraren är nämligen då den som står närmast bevisningen, medan denna är mera svåråtkomlig för den skadelidande. För dessa fall upptog den romerska rätten en strängare regel om strikt ansvar med undantag för *damnum fatalis* (vis major, force majeure, "händelse av högre hand", Digesterna 4, 9, 31 om *actio de recepto*). Godset skall utlevereras i samma skick som det mottagits. För alla avvikelser svarar förvararen eller transportören, om han inte kan visa att avvikelsen uppkommit genom en omfattande yttre omständighet som han inte kunnat inverka på. För alla skador som han kunnat förebygga eller eljest inverka på ansvarar han däremot.

Mycket närliggande är det gamla engelska *common carrier*-ansvaret. Transportören bär då ett strikt ansvar (liksom en försäkringsgivare) om godset skadas under transporten, med undantag för tre fall:

a *inherent vice* (skadan beror av godsets inneboende egenskaper)
b *contributory negligence* (medvållande av transportkunden) eller
c *acts of God and of the Queen's enemies* (krigsrisker och annan force majeure).

De båda förstnämnda ursäktsgrunderna är inga "äkta" undantag; om godsets inneboende beskaffenhet eller medvållande av transportkunden själv har orsakat skadan på godset, så är det egentligen inte transportören själv som är skadegöraren. Men den tredje ursäktsgrunden har självständig betydelse. I 1667 års svenska sjölag (skeppslegobalken 15 kap.) nöjer man sig också med att nämna

denna. Däri sägs nämligen att sjötransportören är skyldig att i fråga om omhändertaget gods "vid väl överståndenresa åt sin rätte man oskatt och färdigt att tillställa låta, med mindre någon skada genom storm eller annor olycka, utan skepparens eller hans vållande, åkommen vore."

Ännu de svenska sjölagarna från 1864 (103 §) och 1891 (142 §) begagnar liknande formuleringar, alltså strikt ansvar med undantag för force majeure. Motiven till den lagändring, varigenom Haagreglerna genomfördes, resonerar om äldre rätt i samma termer. Samtidigt påminner de om att danska och norska jurister uppfattat regeln så att "annat icke avsetts än tillämpning av vanliga rättsregler om culpa såsom förutsättning för ansvarighet, dock att uttrycken i lagrummet valts så, att en sträng måttstock borde anläggas vid avgörandet, huruvida bortfraktaren borde anses hava fullgjort sina skyldigheter. Enligt såväl den ena som den andra uppfattningen åvilar bevisbördan bortfraktaren, dvs han ansvarar obetingat, i den mån han ej kan bevisa, att skadan tillkommit genom en sådan omständighet, som lagligen befriar honom. I realiteten torde skillnaden mellan de båda uppfattningarna icke vara synnerligen stor."[1]

Ett culpaansvar med omvänd bevisbörda, vad som brukar kallas presumtionsansvar, och ett strikt ansvar med undantag för force majeure är i själva verket bara två uttryck för samma rättspolitiska tankegång: transportörens ansvar omfattar sådant som faller inom hans inflytandesfär men däremot inte skador som uppkommer av utifrån kommande och omfattande omständigheter som transportören inte kunnat förebygga. Force majeure-regeln är en negativ regel som talar om vilka fall som ligger utom ramen för transportörens ansvar; presumtionsregeln är en positiv regel som talar om vilka fall som hans ansvar omsluter. Oavsett hur man uttrycker detta förhållande är omfattningen av ansvaret den som traditionellt har gällt under några tusen år.

2.2 Haagregelkompromissen

Med tiden förlorade transportöransvaret det mesta av sitt innehåll därigenom, att regeln var dispositiv. Tvingande rättsregler är en nyskapelse från 1800–talet, även om bruket av den latinska termen *ius cogens* lätt kunde missuppfattas som en antydan om rötter ända tillbaka till den romerska rätten. Friskrivningen gick så långt att redarna till slut inte svarade för något annat än mottagandet av den

[1] NJA II 1936 s. 402–403. Motiven till 1936 års sjölagsändringar citeras här inte från riksdagstrycket utan från NJA II 1936, en uttömmande och pålitlig hopklippning av materialet till hela reformen och därför den mest lättåtkomliga källan att hänvisa till. Finns även utgiven separat av Wikander under titeln 1936 års sjölagsändringar, Stockholm 1937.

rättidigt erlagda frakten, för att återge ett ofta citerat uttalande av den berömde engelske sjörättsjuristen Lord Scrutton.[2]

Det rättstekniska hjälpmedlet för att stoppa denna utveckling blev att införa tvingande rättsregler, närmast förbud mot friskrivningsklausuler andra än sådana som upptagits i en lista över godkända typer. En lagstiftning av detta slag hade ingen utsikt att bli antagen i England, som i så hög grad var en redarnation. Men USA var ett befraktardominerat land och där antogs Harter Act, 1893, med en ny fördelning av ansvaret mellan sjötransportörer och transportkunder för både export- och importgods. Med denna som modell tog den privata internationella föreningen av sjörättsjurister Comité Maritime International (CMI) upp arbetet på att åstadkomma en internationell konvention i ämnet. En sådan antogs av CMI vid konferensen i Haag 1922 och sedan vid en av den belgiska regeringen sammankallad diplomatkonferens i Bryssel 1924. Den balans mellan redar- och befraktarintressen, som därmed uppnåddes, brukar kallas Haagregelkompromissen.

Grundtankarna i denna var följande. Redarna åtog sig från det genom friskrivningsklausulerna gällande noll-läget ett presumtionsansvar för fartygets sjövärdighet liksom även för den kommersiella hanteringen av godset, där ansvaret skulle gälla på liknande sätt som för vilken landföretagare som helst (ansvaret för kommersiella fel). Däremot betraktades sjöresan alltjämt som ett gemensamt äventyr för fartyg och last; genom att redaren riskerade sitt dyrbara fartyg, så var pressen på honom att utvälja och övervaka sitt folk ävensom att eljest förebygga skadegörelse därigenom tillräckligt hård, utan att man behövde ytterligare öka den genom att på honom lägga ett ansvar även för sjöfartsmiljöns säregna faror vid navigeringen eller handhavandet av fartyget (ansvaret för nautiskt fel, *error in navigation and in the management of the ship).* Eftersom inte redarens ansvar och därmed inte heller hans ansvarsförsäkring täckte skador uppkomna av nautiskt fel, blev det lastägarnas egen sak att täcka in sig mot dessa risker genom att ta en varuförsäkring. Dessa tankar, vilande på den riskfördelning som hade växt fram genom Lloyds försäkringsvillkor (SG-polisen) och Harter Act 1893, bekräftades genom Haagregelkompromissen. Från den tidigare ansvarsutformningen avviker riskplaceringen så att ansvaret för nautiskt fel undantogs, trots att på grund av sådant uppkommen förlust, minskning eller skada på gods klart ligger inom redarens inflytandesfär, m.a.o. inom ramen för vad han kan påverka.

Haagreglerna blev accepterade av världens stora sjöfarande nationer och kan sägas ha blivit världsrätt.

[2] I förordet till 1 uppl av hans berömda bok On charterparties and bills of lading (London 1886).

2.3 Visbyreglerna

Trots framgången för Haagreglerna medförde de inte åsyftad enhetlighet.[3] Till ett visst belopp per kolli begränsad ersättning borde vara en enkel regel som skulle slå likadant överallt. Men så visade sig snart inte vara fallet. Valutornas värde ändrades och den fortgående världsinflationen urholkade ansvarsbeloppen. I flera olika länder höjdes begränsningsbeloppen genom frivilliga överenskommelser för att man inte skulle riskera ett underkännande från domstolarnas sida. Samtidigt visade det sig råda mycket delade meningar om vad som skulle utgöra ett kolli. Framväxten av nya lasthanteringsmetoder och systemtransporter medförde svårigheter att tillämpa regler som utgick från en annan verklighet.

CMI tog initiativet till att utarbeta ett tilläggsprotokoll till Haagreglerna, varigenom dessa svårigheter skulle övervinnas med ett minimum av tillägg till och ändringar av den ursprungliga texten. Ett förslag antogs vid CMI:s konferens i Stockholm 1963, och tilläggsreglerna fick namnet Visbyreglerna.[4]

Dessa regler antogs vid en diplomatkonferens i Bryssel 1967/68, och har därefter fått anslutning av flera stora sjöfartsnationer. Den sammanlagda texten av Haagreglerna och Visbyreglerna går under namnet Haag-Visbyreglerna.[5]

2.4 Hamburgreglerna

Den genom Haagreglerna etablerade balansen mellan berörda intressen vilade på den kompromiss, som utarbetats av näringen själv, särskilt sådan den företräddes i de stora industriländerna mot slutet av förra århundradet. De mycket måttliga justeringarna i Visbyreglerna bibehöll denna balans. Försäkringsvärlden hade tidigt antagit samma mönster vid gränsdragningen mellan kaskoförsäkring (hull insurance), ansvarsförsäkring (Protection & Indemnity-försäkring eller kortare P & I Insurance) och varuförsäkring (cargo insurance).

Bland utvecklingsländerna rådde den uppfattningen, att Visbyreglerna innebar en alldeles otillräcklig reform som i själva verket konserverade ett äldre rättstillstånd. I varje fall önskade utvecklingsländerna sätta hela ansvarssystemet under debatt och själva vara företrädda från början av hela lagstiftningsprocessen. Samma öns-

[3] Jfr Braekhus, Choice of law problems in international shipping (recent developments), Recueil des cours de l'Academie de la Haye, Vol 164, p. 322.

[4] Protokollet underskrevs i Visby i samband med en avslutande kryssning med konferensen i förhoppning att namnet skulle uppfattas som en hänvisning till en stolt svensk sjörättstradition, nämligen den medeltida Visby sjörätt. Denna är emellertid inte svensk utan har sina rötter i hanseatisk, holländsk och fransk rätt.

[5] Texten återges och kommenteras av Rune i SvJT 1963 s. 12 ff.

kan hade regeringarna i vissa industriländer, eftersom de genom CMI:s arbetsmetod kommit in på vad man ansåg vara ett alldeles för sent stadium. De privata sjörättsspecialisterna ersattes därför med regeringsföreträdare redan under förarbetena.

Den organisation inom Förenta nationernas ram som har till uppgift att särskilt företräda utvecklingsländernas intressen, nämligen UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), framlade 1970 en rapport utarbetad inom sekretariatet med allvarlig kritik av Haag-Visbyreglerna.[6] Efter diskussion i UNCTAD togs revisionsfrågan upp och fastställdes vissa önskade riktlinjer. Härefter överlämnades det åt den för handelsrättslig lagstiftning särskilt inrättade organisationen UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) att utarbeta ett fullständigt förslag.[7] Den sålunda åstadkomna texten antogs med ett fåtal ändringar av en på inbjudan av Förenta Nationerna anordnad konferens i Hamburg i mars 1978.[8] Det är denna konvention som åsyftas med beteckningen Hamburgreglerna.

Ansvarsprincipen enligt dessa har uttryckts så, att sjötransportören för att undgå ansvar måste visa *that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.* Något undantag för nautiskt fel har inte gjorts och man har därmed återgått till den ordning som rådde före Haagreglerna, dock med den skillnaden att regeln nu är tvingande mot sjötransportören. Formuleringen är presumtionsansvarets, och för att förtydliga detta gjorde diplomatkonferensen i Hamburg ett gemensamt uttalande om att det var *the common understanding that the liability of the carrier under this Convention is based on the principle of presumed fault or neglect.*

Rent lagtekniskt är Hamburgreglerna en bättre produkt än Haagreglerna och Visbyreglerna. Eftersom dessa senare har sina rötter i konossementsklausuler och har utformats av den kommersiella världens aktörer är detta förhållande ganska naturligt.

2.5 1936 års sjölagsändringar

Haagreglerna infördes i svensk lagstiftning genom den omfattande lagreform som brukar betecknas 1936 års sjölagsändringar.[9] Då till-

[6] Report 1970 by the UNCTAD Secretariat (TD/BC.4/ ISL/6/Add 1).

[7] En detaljerad redovisning av detta arbete ger Sweeney i JMLC 7 (1975/76) s. 341 ff och 628 ff samt 8 (1976/77) s. 167 ff.

[8] Texten återges i *bilaga 2*. Ett snabbt sätt att orientera sig i Hamburgreglerna erbjuder volymen The Hamburg Rules on the carriage of goods by sea (ed Mankabady 1978), som innehåller utförliga kommentarer och en förteckning över alla ändringsförslag vid konferensen.

[9] För en översiktlig redogörelse härom hänvisas till Hagbergh i SvJT 1939 s. 739 ff.

kom såväl ett nytt 5 kap. i sjölagen som den särskilda lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement, den s.k. konossementslagen.[10] Därmed skapades en ganska svårhanterlig "dubbelspårighet" genom att viss fart hade sjölagen som rättskälla, annan fart konossementslagen.[11]

Den nya lagstiftningen trädde i kraft den 1 januari 1938. Genom det andra världskrigets mellankomst med krigsförsäkringar och andra särskilda anordningar avsedda bara för krigsförhållanden fördröjdes den praktiska tillämpningen vid domstolarna ända fram emot 1950.

Motiven till lagändringarna avspeglar lagstiftarens tveksamhet inför Haagreglernas införlivande med svensk rätt utanför konventionens tvingande område. Huvudregeln i 118 § sjölagen var uttryckt som en regel om presumtionsansvar. Man kan då fråga vad det var som hände med den förändrade riskallokeringen genom Haagregelkompromissen och därbakom liggande rättspolitiska överväganden. Svaret möter i 122 §, där *gränserna för tillåtlig ansvarsfriskrivning* angavs. Haagregelkompromissen gällde automatiskt bara så långt vi genom anslutning till Haagreglerna var folkrättsligt förpliktade att godta densamma; inom sjölagens tillämpningsområde krävdes för att samma resultat skulle uppnås en uttrycklig ansvarsfriskrivning i det konkreta avtalet. "Enligt kommitténs mening måste det nämligen te sig naturligast, att ansvaret för ifrågavarande fel principiellt vilar på den, som yrkesmässigt driver rederiverksamhet. Särskilt för mindre styckegodsbefraktare torde det ock vara till fördel att genom förbehåll av angivet innehåll erhålla en erinran om huru det i ifrågavarande avseende ställer sig med bortfraktarens ansvarighet. Det är dessutom att hoppas, att den åt regeln givna avfattningen medverkar till att bortfraktaren vidblir förevarande risk och påtager sig försäkringskostnaderna."[12] Den verkliga innebörden av det nya ansvarssystemet sköts därmed i bakgrunden.

Motivens uttalade förhoppning blev aldrig uppfylld. Tvärtom friskrev sig redarna genomgående från allt ansvar på grund av nautiskt fel i fri fart (utanför Haagreglernas tillämpningsområde). Haagregelsystemet blev sålunda effektivt genomfört över hela fältet, även där vi inte på grund av vår folkrättsliga bundenhet vid konventionen var förpliktade att automatiskt erkänna nautiskt fel som ansvarsundantag.

[10] Denna kommenteras utförligt i NJA II 1936 s. 573–623.
[11] Se därom exempelvis Schmidt i Schmidt m.fl., Huvudlinjer i svensk frakträtt (2 uppl 1962) s. 28–35.
[12] NJA II 1936 s. 425.

2.6 1973 års sjölagsändringar

Visbyreglerna införlivades i svensk rätt genom att "dubbelspårigheten" övergavs och en fullständig inarbetning företogs av Haag-Visbyreglerna i sjölagens befraktningskapitel (5 kap.). Dessa regler tillämpas på all konossementsfart vare sig den äger rum inom eller utom landet och i tillämpliga delar dessutom på inrikes och internordisk fart. Konossementslagen bevarades bara för tillämpning i förhållande till stater som tillträtt de ursprungliga Haagreglerna men inte Visbyreglerna. Även i sådana fall var tumregeln den att tillämpa sjölagen. Endast där en verklig folkrättslig konflikt motiverade skulle konossementslagen med de ursprungliga Haagreglerna komma till användning.[13]

Avsikten var att så snart som möjligt uppsäga 1924 års konvention och därmed avskaffa konossementslagen. Genom lagen (1973:1203) fick regeringen fullmakt att upphäva konossementslagen så snart lagändringarna om Haag-Visbyreglerna trätt i kraft. Av olika skäl dröjde upphävandet fram till utgången av februari 1985 genom en särskild lag (1984:939). Från och med samma tidpunkt upphävdes motsvarande lagar i Danmark, Finland och Norge. De tvingande Haag-Visbyreglerna och motsvarande svensk lagstiftning tillämpas numera på all godsfart till sjöss utom på sådan som saknar nämnvärd anknytning till Sverige (fart från icke-konventionsstat till utomnordisk stat, där lagvalsreglerna utpekar främmande stats lag som tillämplig).

[13] Se närmare Sjölagskommentaren Passagerarbefordran s. 207–208. Den lämpligaste källan att konsultera när det gäller 1973 års sjölagsändringar är prop. 1973:137. Hopklippningen av motiven i NJA II är inte lika fullständig som i fråga om 1936 års sjölagsändringar.

3 Huvuddragen av den föreslagna lagstiftningen

3.1 Sjölagens paragrafering, disposition och rubriker

Den svenska sjölagen från 1891 hade från början en löpande paragrafering, även om kapitelrubriker var införda. Metoden var alltså densamma som i så centrala och välbekanta lagar som köplagen 1905 och avtalslagen 1915. Den danska sjölagen 1892 och den norska sjölagen 1893 begagnade samma metod.

Genom en rad olika reformer har det ursprungliga innehållet numera nästan fullständigt ändrats. Men eftersom reformerna hela tiden varit partiella, har ändringarna baserats på den ursprungliga systematiken. Antingen har nya avsnitt utformats med hänsyn till det antal paragrafer man kunnat förfoga över, eller också har nya avsnitt placerats in, där luckor har uppstått därför att andra avsnitt har upphävts. När passagerarkapitlet tillkom 1973 bereddes utrymme genom att avsnittet om bodmeri utmönstrades som helt föråldrat. Här och var har "hål" uppkommit genom att en eller flera paragrafer har upphävts utan att ersättas med andra (t.ex. 172 §, 294–295 §§). Längden av införda paragrafer blir ibland enorm därför att man inte har plats att fördela texten på flera paragrafer (exempelvis 118 §), ibland uppseendeväckande kort därför att man måste göra av med flera paragrafer (91 § innehåller en enda mening på bara sex ord). Det har krävt en missriktad virtuositet från lagskrivarnas sida att på detta sätt "lappa på det gamla täcket". Någon gång har ny sjölagstiftning inte införlivats med sjölagen utan hänvisats till att utgöra en fristående lag.

När den finska sjölagen stiftades 1939 följde man i viss utsträckning dispositionen i de skandinaviska sjölagarna. Det finns emellertid också betydande olikheter. Det är närmast i fråga om befraktningskapitlet som paragrafnumreringen i den finska lagen stämmer överens med de övriga lagarna. Och metoden för paragrafering är den, att varje kapitel börjar med ny numrering, alltså 1 §. Det finns skäl att räkna med att partiella reformer kommer att visa sig nödvändiga i fortsättningen. Det kan knappast vara ändamålsenligt att även i framtiden försöka arbeta in nya avsnitt där luckor uppkommer i den gamla sjölagen eller att arbeta in hela avsnitt med a – ö-paragrafer. Den traditionella "tvångströjan" borde försvinna.

Ett steg i denna riktning är att sjölagen omstruktureras så, att en ny grundsystematik utvecklas genom att sammanhängande ämnesområden bildar särskilda block. En sådan ämnesdisposition kan exempelvis se ut på följande sätt.

Del I	Fartyg	1 kap.	Fartyg
		2 kap.	Fartygsregister
		3 kap.	Fartygsinteckning
		4 kap.	Sjöpanträtt
		5 kap.	Kvarstad på fartyg
Del II	Rederi	6 kap.	Redare och partrederi
		7 kap.	Befälhavare
Del III	Ansvar	8 kap.	Allmänna bestämmelser om ansvar
		9 kap.	Sammanstötning
		10 kap.	Redaransvarets begränsning
		11 kap.	Oljeansvar
		12 kap.	Begränsningsfond
Del IV	Avtal	13 kap.	Avtal om transport av gods
		14 kap.	Avtal om befraktning av fartyg
		15 kap.	Avtal om transport av passagerare
Del V	Sjöolyckor	16 kap.	Bärgning
		17 kap.	Gemensamt haveri
		18 kap.	Sjöförklaring
Del VI	Straffstadganden och procedur	19 kap.	Preskription
		20 kap.	Straffstadganden
		21 kap.	Rättegång
		22 kap.	Verkställighet
		23 kap.	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Från kommittéernas sida är detta bara en idéskiss. Avsikten är inte att i detalj diskutera den valda systematiken – den kan säkert överarbetas och justeras ytterligare.

Mot denna bakgrund föreslås, att det nuvarande 5 kap. om godsbefordran ersätts av två kapitel, däri separat behandlas transportavtal och befraktningsavtal – skälen för denna uppdelning skall strax närmare anges (3.2).

Med denna omändring skulle uppnås en flexibilitet för att underlätta kommande reformers inplacering i dispositionen. För att helt tillvarata flexibiliteten i denna disposition borde härutöver varje nytt kapitel börja med en 1 § i stället för den nu i dansk, svensk och norsk sjölag använda löpande paragraferingen. Danmark har emellertid med hänsyn till sin lagstiftningstradition inte sett det möjligt att upphäva den löpande paragraferingen i sjölagen. Därmed skulle man förlora fördelen av att under ett och samma paragrafnummer kunna finna samma bestämmelser i samtliga nordiska sjölagar. I detta läge har den nordiska likformigheten i numrering ansetts vara den synpunkt som bör väga tyngst.

Samtliga nordiska kommittéer har därför enats om att en löpande paragrafering behålls men i reviderat skick enligt den föreslagna nya blocksystematiken. Vissa hål i den löpande nummerföljden måste därvid förberedas. Avsnittet om avtal skall enligt denna uppläggning börja med 251 §, vilket kan beräknas möjliggöra parallella paragrafnummer i de nordiska länderna.

Den slutliga paragraferingen föreslås ske på departementsplanet vid fortsatta nordiska överläggningar i samband med propositionsskrivningen. En nyhet i den svenska sjölagen är att man, förutom vissa underrubriker inom varje kapitel som hävdvunnet, ger varje paragraf en egen rubrik med kort benämning på innehållet. Denna teknik har norrmännen begagnat i på senare tid reviderade sjölagskapitel och det har visat sig att läsarna därmed får lättare att snabbt orientera sig. De nordiska kommittéerna har därför enhälligt beslutat föreslå, att man i de centrala avtalskapitlen nu inför sådana särskilda rubriker för alla paragrafer.

3.2 Befraktningsavtal och transportavtal

Under 1800–talet strävade man inom både lagstiftning och doktrin på kontinenten efter att sammanhålla fraktavtalet som en enhetlig avtalstyp. Befraktning av helt fartyg eller del av fartyg, s.k. hel- eller delbefraktning, stod i focus och bestämde utformningen av reglerna. Samtidigt blev det i takt med linjefartens utveckling allt vanligare, att en transportkund skickade ett kolli eller flera kollin med fartyg från en hamn till en annan, s.k. styckegodsbefraktning. I svensk doktrin bibehöll Hammarskjöld i sin grundläggande framställning om fraktavtalet detta enhetliga grepp. Endast i ett sammanhang uttalar han tvivel om det riktiga i detta tillvägagångssätt, eftersom bara styckegodsbefraktning förefaller "fullt motsvara det vanliga fraktavtalet medan hel- och delbefraktning har en tillsats av saklega".[1] Han antyder därmed att dessa båda situationer har en inbördes olika karaktär, som kanske kan motivera en särbehandling ibland. Redan av språkliga grunder bär det onekligen emot att tala om att den som skickar en låda med ett fartyg "befraktar" detta.[2]

Ju färre särregler man anser sig tvingad att ställa upp för styckegodsfallen i förhållande till resebefraktningsregler, desto bättre skäl kan man åberopa för ett enhetligt grepp. Vid 1936 års sjölagsändringar, då linjefarten med styckegods redan tagit ansenliga proportioner, bibehöll lagskrivarna attityden att inte uppmärksamma linjefarten särskilt – med undantag för några mycket speciella stad-

[1] Hammarskjöld, Om fraktaftalet och dess vigtigaste rättsföljder (1886) s. 40 not 3. För det följande hänvisas särskilt till Grönfors, Fraktavtalet under etthundra år (1986, Sjörättsföreningen i Göteborg 66) s. 108–119.

[2] Jfr Jantzen, Godsbefordring til sjøs (2 utg 1952) s. 4.

ganden om lastningstid, lossningstid och uppläggning av gods (79, 88, 106 och 115 §§ sjölagen). Vidare förekommer ett motivuttalande rörande linjeredarens skyldighet att omlasta, när hans eget fartyg gått förlorat eller förklarats inte vara iståndsättligt.[3] Styckegodsbefraktning ansågs tydligen vara ett särskilt slag av resebefraktning och följde därför resebefraktningsreglerna, med undantag för några få särbestämmelser.

Sjölagsreformen 1973 blev såtillvida begränsad, att det aldrig blev tillfälle till en så grundlig översyn att linjefartens plats i systemet kunde omprövas.[4] Men linjefarten hade redan från 1960-talets början givit upphov till nya lasthanteringsmetoder. "Containerrevolutionen" hade förändrat de kommersiella mönstren och systemtransporterna hade blivit dominerande genom industrins önskemål att "frigöra slumrande kapital" med hjälp av en logistisk planering och därmed minska behovet av stora lager. De dyrbara hamntiderna för fartyg hade pressats ned till ett minimum. Administrativ planering och dokumenthantering hade strömlinjeformats, senare genom användning av datorer och nätverk för elektroniska förbindelser. Godsterminaler både i inland och i hamnar hade byggts upp som knutpunkter för multimodala transporter. Även andra förändringar hade inträtt. I denna nya verklighet kunde de på äldre förhållanden vilande rättsreglerna inte väntas fungera utan svårigheter.[5] Genom tilläggsdirektiven till den sittande sjölagsutredningen (se ovan 1.1) uppdrogs det därför åt denna att överväga styckegodstransporternas rättsliga behandling.

Mot bakgrunden av de omtalade förändringarna framstod det för de nordiska sjölagskommittéerna närmast som en självklarhet, att reglerna om styckegodsbefordran numera måste utformas separat med just det för sådana fall utmärkande i sikte och alldeles oberoende av de "klassiska" rättsreglerna om hel- och delbefraktning. Befraktningsavtal och transportavtal fördelas därför på två olika kapitel. En inriktning enbart på linjefartens problem har Hamburgreglerna, och detta kommer väl tillsynes exempelvis i bestämmelserna om ansvarsperioden (art 4), där erfarenheten från skandinavisk rättspraxis om lastning och lossning avsatt tydliga spår, liksom i utformningen av det särskilda dröjsmålsansvaret (art 5 st. 2). Eftersom en uppgift för de nordiska kommittéerna just var att undersöka, hur dessa skulle kunna införlivas med de nordiska sjölagarna, blev det desto naturligare att hålla samman dessa situationer till ett särskilt avsnitt.

[3] Jfr sjölagskommitténs slutbetänkande SOU 1972:51 s. 26.
[4] Detta enligt uttryckligt uttalande av sjölagskommittén, a bet s. 31.
[5] Ett konkret exempel erbjuder reglerna om tiden för transportens utförande. Se exempelvis Grönfors, Tidsfaktorn vid transportavtal (1974, Sjörättsföreningen i Göteborg nr 47) s. 40–47, 84–96.

Motsvarande uppläggning avspeglas i den franska lagstiftningen 1966 om befraktningsavtal och transportavtal. Befraktningsavtalet sägs där röra ett fartyg (transportmedel), transportavtalet däremot rör gods. Så länge godset och fartygets resa sammanföll, var det inte så viktigt att separera de båda typfallen. Men i och med integreringen mellan land- och sjötransporter blev fartygets resa i linjefart bara en del av godsets resa. Gränsdragningen enligt den franska lagstiftningen mellan godscentrerade transportavtal och fartygscentrerade befraktningsavtal anges bero på parternas utformning av avtalet och det åtagande som avspeglas i transportlöftet.[6] Avgörande blir alltså inte dokumentationen i form av certeparti eller konossement utan uppläggningen av avtalet och parternas avsikt. Men utfärdandet av ett konossement kan vara en indikation på att man rör sig inom transportavtalets område. Ett lastrum kan befraktas på ett styckegodsfartyg i linjefart för transport av ett parti majs i bulk men ändå bedömas till sin uppläggning vara ett godscentrerat transportavtal, bl.a. därför att man utfärdat det för linjefarten typiska dokumentet konossement.[7]

Som övergripande term, omfattande både befraktningsavtal och transportavtal, används fraktavtal.

3.3 Tvingande och dispositiv rätt

Den långtgående avtalsfriheten under 1800-talet ledde till att transportöransvaret vid styckegodstransport totalt urholkades, så som redan förut har beskrivits (2.2). Haagregelkompromissen vände på denna utveckling genom att införa ett förbud mot andra friskrivningar än sådana, som upptogs i den särskilda katalogen över tillåtna typer av klausuler. Därmed infördes ett tvingande minimiansvar som sjötransportörerna inte längre kunde avtala bort. Det substantiella värdet av konossementet som ett handelns omsättningsdokument stärktes på så sätt till skydd för godtroende förvärvare.

Men alltjämt bestod en vidsträckt avtalsfrihet, även om den alltid var begränsad genom en del ogiltighetsanledningar, somliga (t.ex. grövre och lindrigare tvång) upptagna i lagstiftningen (avtalslagens 3 kap.), andra ingående i den oskrivna rätten (t.ex. *pacta turpia*). Särskilt slog man vakt om friheten för köpmän att sinsemellan utforma sina inbördes rättigheter och skyldigheter så som de själva

[6] Inspiratören till den franska lagstiftningen var professor René Rodière och han utvecklade närmare sina synpunkter på transportavtalets särställning i Traité général de droit maritime, Affrètements et transports 1 (1967) s. 7–26.

[7] Samma gränsdragningsmetod har använts i det svenska principavgörandet *Svaneholm* ND 1967 s. 325 HovRVSv. Man kan inte anlägga de synpunkter som gäller för helbefraktning, när parterna använder linjefartens dokument, påpekas det i en redaktionell kommentar i ND 1967 s. IX.

önskade. I överensstämmelse härmed var befraktningsavtalen lämnade helt åt vederbörande handelskretsar och utvecklades där genom en rad standardavtal med förtryckta formulär. Riskallokeringen mellan det kommersiella livets aktörer var det deras uppgift att utforma på lämpligaste sätt utan rättsordningens ingripande på samhällets vägnar.

Beteckningen tvingande täcker flera olika utformningar. Den i hithörande sammanhang vanliga typen är, att en överenskommelse om begränsning av skadeståndsskyldigheten är ogiltig innan skadan inträffat, nämligen i den meningen att den skadade i princip kan få dom enligt lagregeln utan hänsyn till friskrivningen. Men sedan skadan väl inträffat och man alltså vet omfattningen av kravet, tillåts parterna att disponera över detta, exempelvis genom en frivillig uppgörelse.[8]

Med den ökade regleringen av det alltmera komplicerade samhället följde en kraftigt ökad användning av tvingande rättsregler i olika utformning. Vid 1936 års sjölagsändringar infördes i 71 § uttrycket, att bestämmelser "angående fraktavtal" skulle gälla "allenast såvitt ej annat är uttryckligen överenskommet eller eljest må anses avtalat eller ock följer av sedvana". Lagrådet menade, att omfattningen av de dispositiva lagreglerna därigenom "knappast erhållit ett otvetydigt uttryck". Lagrådet nämnde flera stadganden som måste anses vara tvingande fastän de inte uppmärksammats som sådana i betänkandet. Även konossementsbestämmelser kunde för övrigt i viss mening sägas angå fraktavtal. Anmärkningarna föranledde ingen åtgärd utöver att i propositionen infördes en särskild hänvisning till konossementslagen.[9]

Den osäkerhet som härmed kom till synes föranledde lagskrivarna vid 1973 års sjölagsändringar att i en bestämmelse (168 §) sammanföra en rad uttryckliga anvisningar om att vissa paragrafer är tvingande och om hur långt denna deras verkan sträcker sig. En erinran härom inarbetades i bestämmelsen om den principiellt dispositiva karaktären av kapitlets bestämmelser (nu i 72 §). Men uppräkningen ansågs inte vara uttömmande. Alltjämt kvarstår principen att, utöver uttrycklig hänvisning, bestämmelser som givits i tredje mans intresse anses vara tvingande. Sammanhanget mellan olika regler kan leda till att gränsen mellan tvingande och dispositiv rätt påverkas i detalj. Till slut kan gränsen för en konkret bestämmelses karaktär av tvingande och dispositiv numera dras bara efter en analys av läget just med avseende på den särskilda bestämmelsen.[10] Svårigheterna

[8] Se närmare Grönfors i Festskrift till Nial (1966) s. 204 ff, omtryckt i Transporträttsliga studier (1975, Sjörättsföreningen i Göteborg 50) s. 133 ff.

[9] NJA II 1936 s. 301–302.

[10] Jfr som exempel Sjölagskommentaren Godsbefordran 98 § under 10, 101 § under 12, 102–104 §§ under 9, 114–115 §§ under 8 ("i denna mening tvingande") m.fl. st.

att med någon allmän formulering exakt ange gränserna enkelt tycks vara oöverkomliga.

I fråga om passagerarkapitlet blev en så överväldigande del av bestämmelserna tvingande, att den inledningsvis mot 72 § svarande 172 § om principiellt dispositiv karaktär vid 1983 års sjölagsändringar helt slopades som totalt missvisande.

Eftersom dispositiva rättsregler så lätt kan skjutas åt sidan av parterna och det finns ett antal ofta använda standardavtal, kan man ställa frågan, varför lagskrivaren skall lägga ned så mycken möda på att formulera och motivera dispositiva rättsregler om resebefraktning och andra befraktningsavtal. Är reglerna tänkta endast som reservregler, som kan tillgripas när parterna inte begagnat sin avtalsfrihet till alla delar? Om det gäller att kodifiera "genomsnittliga lösningar" på grundval av vad som förekommer på marknaden, blir inte resultatet ett fåtal menlösa satser som låter sig anpassas till de mest olikartade förhållanden? Vid arbetet under det tidiga 1920-talet på vad som slutligen blev 1936 års sjölagsändringar höjdes kritiska röster mot förslag till dispositiva regler om tidsbefraktning, därför att de "barberades" och uttunnades så långt som skedde.[11] Och när sjölagskommittén avslutade det arbete, som ledde till 1973 års sjölagsändringar, ifrågasattes i slutbetänkandet rent av om dispositiva bestämmelser verkligen fyllde någon beaktansvärd funktion – det påpekades att lagregler helt saknades om skeppslega utan att detta såvitt känt vållat några svårigheter.[12]

I dagens läge har dispositiva rättsregler inte längre enbart den anspråkslösa funktionen att, som en service åt avtalsparter, tillhandahålla *reservregler* där sådana behövs för avtalet och det är rättspolitiskt likgiltigt från samhällets synpunkt vilken lösning som väljs. I takt med att avtalsfriheten som princip blivit alltmera kringskuren och övervakad (36 § avtalslagen, konsumentlagstiftning m.m.), antar de helhetsmönster som dispositiva rättsregler innehåller mer och mer karaktär av en av lagstiftaren genomtänkt och väl balanserad *normallösning*.[13] Denna är ett uttryck för rättspolitiska överväganden, som inte skall kunna sättas åsido av parterna så lätt som tidigare ofta ansågs vara möjligt genom att domstolarna tolkade in en "gemensam partsvilja" i några yttre omständigheter. Tvärtom finns numera goda skäl att i första hand tillgripa normal-

[11] Sjölagskommittén, Fortsatta förhandlingar om befraktningsavtalet i Helsingfors den 4–5 juli 1922 (1923) s. 127.

[12] SOU 1972:51 s. 31.

[13] Redan Nial, Handelsbolag och enkla bolag (1955) s. 115 mot slutet, betonade de dispositiva reglernas förmåga att sätta press på folk därigenom att de "accepteras såsom en officiellt rekommenderad normallösning".

ningen, utom när parterna själva klart överenskommit om en avvikande lösning.

Som ett belysande exempel kan anföras följande. I de nu gällande dispositiva reglerna om tidsbefraktning sägs, att tidsfrakt inte skall gäldas för den tid som gått förlorad på grund av omständighet som beror av bortfraktaren (144 § 2 st.). Om ett tidsbefraktat fartyg får maskinhaveri och därför bogseras till lossningshamnen, skall man från bruttoförlusten dra av tidsfrakt för den tid som en normalresa skulle ha tagit minus inbesparade bränslekostnader – godset har ju kommit fram och den delen av resan bör inte vara gratis för tidsbefraktaren; annars kunde han rent av sägas ha gjort en obehörig vinst. En avtalsbestämmelse tolkad på detta sätt brukar kallas *nettoklausul*, och avvägningen är den som de skandinaviska lagskrivarna har företagit. I engelsk rätt har motsvarande klausul tolkats som en *bruttoklausul*, dvs. helt avdrag för bruttoförlusten görs trots att godset faktiskt kommit fram.[14]

Under svensk rätt bör den dispositiva regelns lösning (nettoklausulen) tillgripas. Gäller det tolkningen av ett engelskt formulär som parterna använt på den internationella marknaden, bör däremot den svenska tolkningen vika för den traditionella engelska lösningen (bruttoklausulen). Det övergripande rättspolitiska önskemålet att åstadkomma harmonisering och inte ge ett nytt och oväntat innehåll åt ett välkänt engelskt dokument gör då, att de skandinaviska lagskrivarnas riskavvägning för avtalstypen tidsbefraktning försätts ur spel.[15]

Med tanke på de dispositiva rättsreglernas sålunda ökade betydelse föreslås, att dispositiva regler om avtalstypen resebefraktning och tidsbefraktning nu kompletteras med två ofta förekommande nya avtalstyper, nämligen konsekutiva resor och kvantumkontrakt. Även här är det betydelsefullt att den skandinaviska sjörätten innehåller ett rekommenderat helhetsmönster, avvägt efter våra rättssystems ledande värderingar.

Däremot är det inte avsikten att uttömma typerna av befraktningsavtal. Sådana utvecklar sig i det praktiska livet ständigt. Under senare år har utbildats exempelvis projekttransporter, innebärande att delar till en hel nyckelfärdig fabrik eller liknande anläggning samlas ihop från olika avskeppningsorter och i ett logistiskt planerat mönster förs till bestämmelseorten i rätt ordning "just in time" för sammansättning och uppbyggnad. Likheter med kvantumkontrakten är betydande, varför analogier från detta dispositiva regelkom-

[14] *House of Lords* i ett ofta citerat avgörande, *Hogarth v Miller*, (1891) A C 48 HL, ibland omtalat som Westphaliadomen.

[15] Jfr den norska skiljedomen *Arica* ND 1983 s. 309 rörande klausul 2 i certepartiet *Texacotime 2*.

plex kan begagnas med de gränser och justeringar, som olikheterna motiverar.

Skeppslega föreslås alltjämt inte vara täckt av ett dispositivt regelmönster i sjölagen. Är rättsförhållandet utformat rent, behandlas det som saklega enligt allmänna civilrättsliga regler. Skall vissa funktioner i samband med fartygets drift dessutom stanna kvar på fartygets ägare, är det ofta fortfarande att förstå som ett hyresförhållande, men gränsdragningen till särskilt tidsbefraktning kan vålla osäkerhet. Ofta finns det skäl att söka ledning i allmänna regler om befraktning eller särskilda regler om tidsbefraktning.[16]

3.4 Ansvarssystemet vid transportavtal

Haagregelkompromissens innebörd för ansvarssystemets utformning har beskrivits i föregående kapitel (2) om den internationella bakgrunden. Visbyreglerna bygger alltjämt härpå och de införlivades med svensk lagstiftning genom 1973 års sjölagsreform. Detta är det ena av de ansvarssystem som berörs i detta betänkande och som redovisas i vänsterspalten i lagtextdelen.

Som alternativt ansvarssystem anförs Hamburgreglerna och, i enlighet med utredningens uppdrag, hur dessa kan införlivas med svensk rätt. Reglernas tillkomst i opposition mot Haagreglerna har likaledes berörts i föregående kapitel (2) och beskrivs utförligt i följande (4). De särskilda texter som då erfordras upptas i högerspalten i lagtextdelen.

Sådan lagtext som avses vara gemensam för båda alternativen och alltså oberoende av valet av ansvarssystem redovisas över hela sidorna i lagtextdelen utan att spaltas upp. Härigenom framträder förhoppningsvis en klar bild av likheter och skiljaktigheter.

Diskussionen för och emot Hamburgreglerna har focuserats kring frågan om ansvarsundantaget för nautiskt fel skall avskaffas eller ej. Sjörättsansvarets särprägel i förhållande till ansvarsreglerna för övriga transportmedel uppfattades knappast som ett praktiskt problem, så länge transportmedlen faktiskt fungerade isolerade från varandra och sjötransporter till överväldigande del avsåg *port-to-port shipments*. Men genom de kombinerade systemtransporternas dominans i linjefarten blir kravet på enhetliga ansvarsregler för alla transporter mycket starkt. Genèvekonventionen 1980 om multimodala transporter (ännu inte i kraft) är utarbetad utan en föregående harmonisering av de unimodala ansvarssystemet och bär också tydliga spår av svårigheterna att förena sjörättsreglerna med reglerna om ansvar vid övriga transportmedel.

[16] Härom hänvisas till Falkangers arbete Leie av skib (1969, även i AfS Bd 10).

Motståndet mot en förändring av sjörättens riskallokering sammanhänger med att försäkringsbranschen inrättat sig efter ett mönster som överensstämmer med Harter Act 1893 och Haagregelkompromissen (ovan 2.2). En förändring skulle, framhålls det, medföra nackdelar för olika intressenter.[17]

Från UNCTAD har avgivits en ny rapport om "economic and commercial implications" av ett ikraftträdande av Hamburgreglerna och Genèvekonventionen om multimodala transporter. Slutsatsen av denna anges så att en växande skara av lastägare ("shippers") önskar ett ikraftträdande liksom att en del av tidigare argument mot denna ståndpunkt numera tycks ha förlorat sin styrka. Den förändring av riskallokeringen som detta skulle innebära från lastägaren till sjötransportören sägs vara så obetydlig ("it is a mild shift") att den måste antas medföra "minimal economic and commercial consequences".[18]

Debatten för och emot Hamburgreglerna har i hög grad påverkats av att intresset koncentrerats till problemet nautiskt fel. Ansvarssystemets utformning enligt Hamburgreglerna är emellertid beroende på balansen mellan en rad olika faktorer, som alla ingick i en "paketlösning" och var resultatet av intensiva kontakter utanför sammanträdeslokalerna ("lobbying") från allra första början av diplomatkonferensen. Häri ingick sådant som höjden av begränsningssummorna, det tvingande rena dröjsmålsansvarets begränsning till två och en halv gånger fraktens belopp, preskriptionstidens förlängning från ett till två år m.m. Till gengäld för avskaffandet av ansvarsundantaget för nautiskt fel bibehölls ansvarsundantaget för brand, men där frångicks principen om presumtionsansvar för brand orsakad av transportören själv (till skillnad från av hans underlydande), s.k. egenfel, till förmån för en "rättvänd bevisbörda" om fel eller försummelse hos transportören eller hans underlydande. Trots att transportören själv befinner sig så mycket närmare bevisfakta, vilket ju är skälet för det grundläggande presumtionsansvaret, så är beträffande brandskadan bevisningen om orsakskedjan och vårdslösheten, den senare nu åsyftande både transportören och hans underlydande, vilande på den skadelidande liksom i fall som regleras av den vanliga culparegeln. Totalt sett blir ansvarsregeln därmed strängare för honom. Även Hamburgreglerna är alltså resultatet av en kompromiss mellan olika intressen och i flera andra avseenden än bara frågan om nautiskt fel.

Sammanfattningsvis innebär utformningen av Hamburgreglernas

[17] I samband med tillkomsten av Hamburgreglerna och Genèvekonventionen om multimodala transporter gjordes en rad omfattande rapporter om de ekonomiska konsekvenserna. Från nordisk rättsvetenskaps sida föreligger en studie av Selvig i NFT 1979 s. 121 ff, där tesen är att fördyringarna måste antas bli ganska måttliga.
[18] UNCTAD report TD/B/C. 4/315, 31 December 1987, paras 98–99.

ansvarssystem en återgång till den före Haagregelkompromissen rådande ordningen, att sjötransportören ansvarar för sådan skada, minskning och förlust på det transporterade godset som ligger inom ramen för vad han kan påverka. Sådant som faller utom denna ram svarar han däremot inte för. Denna grundprincip uttrycks i presumtionsansvarets termer, vilket bekräftas genom den till konventionen fogade *common understanding* (ovan 2.4). Skälet att man gjorde denna gemensamma deklaration på konferensen var, att man på ett sent stadium inte ville gå in i det centrala stadgandet i art 5 st. 2 och "putsa på ordalagen" med tanke på risken för att man därmed ånyo skulle öppna en principiell diskussion om ansvarssystemets utformning och på så sätt äventyra möjligheten att nå en slutlig uppgörelse. Samtidigt var alla delegationer villiga att ansluta sig till den gemensamma förklaringen om den rätta innebörden av art 5 st. 1.

3.5 Anpassning av sjölagen till dagens transportmarknad

En huvuduppgift för sjölagsutredningen har varit att anpassa lagtexten till dagens transportmarknad.

När det gäller transportavtalet har denna uppgift varit underlättad genom att Hamburgreglerna är skrivna just med detta mål i sikte. Det märks exempelvis på beskrivningen av ansvarsperiodens omfattning i fråga om styckegods i linjefart (art 4). Vad som där uttrycks återspeglar i hög grad skandinaviska erfarenheter från containertrafikens och systemtransporternas pionjärår. Sådana skrivningar kan övertas i svensk rätt även om Hamburgreglernas ansvarssystem inte införs. I art 18 antyds ytterst kortfattat att andra dokument än konossement kan förekomma i de snabba systemtransporterna. Det nya nordiska förslaget nöjer sig inte härmed utan utvecklar kategorin fraktsedlar till sjöss (*sea waybills*) något mera (308 och 309 §§). Inom CMI har bedrivits ett utvecklingsarbete avseende vissa gemensamma regler för sjöfraktsedlar, som beräknas framläggas till en internationell CMI-konferens i Paris juli 1990. Innehållet i dessa regler sammanfaller väl med de i detta lagförslag upptagna bestämmelserna.

Beträffande befraktningsavtal har anpassningen till dagens läge förts vidare. En förändring av reglerna om liggetid har länge behövts; 81 och 86 §§ i gällande sjölag har redan ändrats genom en särskild lag (1982:252) för att bättre passa in i dagens förhållanden.[19] När det gäller överliggetid (*demurrage*) har de nordiska reglerna

[19] Sjölagskommentaren Passagerarbefordran s. 198–201 (supplement till Sjölagskommentaren Godsbefordran).

visserligen spelat en obetydlig roll i praktiken – med skiljedom i London har den engelska rättens reglering vanligen varit den avgörande. Nu föreslås en principiell förändring av överliggetidens konstruktion för att en anpassning efter dominerande engelsk praxis skall åstadkommas.[20] Den svenska regeln i 85 §, att överliggetid skulle utgöra hälften av liggetiden, dock minst tre dygn, har ställt till med besvär. Eftersom ingen reglering fanns för hur ersättning skulle utgå för tiden efter överliggetidens utlopp, uppkom osäkerhet om hur problemen skulle lösas.[21] Nu sägs efter mönster av engelsk rätt, att överliggetiden är (hela) den tid efter liggetidens utgång som fartyget måste ligga kvar för att bli lastat, såvida inte överliggetidens längd är fastställd genom avtal. Därmed är överliggetiden i varje enskilt fall preciserad till ett bestämt antal dagar.

De tidigare fasta gränserna för överliggetid i 85 § SjöL kopplades vidare ihop med en rätt för befraktaren att träda tillbaka från befraktningsavtalet vid liggetidens utgång. Ur engelskorienterad synvinkel var även detta en svårbegriplig avvikelse.

Det nu framlagda förslaget bygger i stället på följande principer. Fartyget skall ligga kvar för lastning hela den tid som behövs för att få lasten ombord men till gengäld skall avtalad och lagligt bestämd överliggetidsersättning utgå. Dröjsmål från befraktarens sida efter lastningen bedöms som vanligt kontraktsbrott och uppkommen skada ("damage for detention") berättigar till ersättning. Vid försening av lastningen har bortfraktaren hävningsrätt, om överliggetidsersättningen inte blir betald efter det att betalning krävts inom rimlig tid eller att bortfraktaren lider väsentlig skada eller förlust, även om ersättningen betalas i tid.

Reglerna om frakt är dispositiva. För det fall att tvekan råder om vad som har avtalats upptar nu gällande sjölag i 124 och 125 §§ en gemensam presumtion för att frakt erläggs i efterskott. Detta är inte den vanliga anordningen vid typiska transportavtal, där frakten brukar betalas i förskott. Vid resebefraktning är däremot efterskottsbetalning den normala modellen. Likaså är prisnivån på marknaden vid avtalstidpunkten avgörande under det att prisnivån vid inlastningen är avgörande vid styckegodsbefraktning. De hittills gemensamma reglerna om frakt har därför nu anpassats efter de olika avtalstypernas karakteristika.

Utöver sådana sakliga anpassningar har den språkliga redigeringen bättre anpassats till dagens lagspråk, låt vara att inpassningen i sjölagen utan en total revision (pluralformer, mera ålderdomligt språkbruk) sätter vissa ramar för den språkliga moderniseringen.

[20] Ett internationellt erkänt standardverk på hithörande område är Tiberg, The law of demurrage (3 ed 1979). Se även Summerskill, Laytime (2 ed 1973) och Schofield, Laytime and demurrage (1986).

[21] Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 85–86.

4 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna)

4.1 Närmare om bakgrunden till konventionsarbetet

Praktiskt taget all sjötransport av styckegods regleras i dag av 1924 års internationella konossementskonvention, de s.k. Haagreglerna. Detsamma gäller vid befraktning, om konossement har utställts enligt ett certeparti, såvitt angår förhållandet mellan redaren och den till vilket konossementet har överlåtits. Den vidsträckta tillämpningen av Haagreglerna beror inte enbart på att konventionen har ratificerats av ett stort antal stater. Även i fart som ligger utanför konventionens tillämpningsområde kommer den i stor utsträckning till användning på grund av att transportavtalen ofta innehåller bestämmelser, så kallade paramountklausuler, som hänvisar till Haagreglerna eller på dem grundad lagstiftning som tillämplig lag i partsförhållandet. Skälet härtill är att sjöfartsnäringen eftersträvat konkurrens på lika villkor. Domstolsutslag världen över har dock visat att vissa delar av reglerna mist sin betydelse, andra har tolkats olika eller inte överensstämt med den moderna sjöfartens krav. I ett försök att komma till rätta med de största problemen antogs år 1968 ett tilläggsprotokoll och hela den reviderade konventionen benämns numera Haag-Visbyreglerna. Konventionstexten i engelsk version samt i svensk översättning återges i *bilaga 1*.

Sverige har ratificerat såväl 1924 års konvention som tilläggsprotokollet. Den på Haagreglerna grundade svenska lagstiftningen fanns tidigare i lagen (1936:277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement (KonL).[1] De mot Haag-Visbyreglerna svarande bestämmelserna finns inarbetade i 5 kap. sjölagen (1891:35 s. 1, omtryckt 1985:176).

Tilläggsprotokollet lämnade emellertid medvetet väsentliga problem olösta trots en ny lasthanteringsteknik. Till följd härav har tilläggsprotokollet blivit ratificerat av förhållandevis få stater. Särskilt u-länderna, som inte själva bedriver sjöfart i någon större omfattning, har intagit en avvaktande hållning alltsedan slutet av 1960–talet, då en genomgripande revision av Haagreglerna började

[1] Upphävd genom SFS 1984:939.

diskuteras i regi av FN-organet UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development).

U-länderna har framför allt krävt en bättre balans mellan redar- och lastägarintressena. Enligt deras mening innebär Haagreglerna nackdelar för länder som saknar egna handelsflottor av betydelse och som därför huvudsakligen är hänvisade till att anlita andra länders fartyg för sin handel med utlandet. Man har riktat särskild kritik mot att redarna inte är skyldiga att ersätta skador som beror på fel eller försummelse vid ett fartygs navigering eller handhavande (s.k. nautiskt fel) eller som orsakas av brand, såvida egenfel inte föreligger. Men även i andra hänseenden har kritik framförts. Som exempel har angetts att redarens ansvar inte gäller hela den tid godset är i hans vård utan endast från lastning till lossning. Haagreglerna omfattar inte heller däckslast och transport av levande djur. Vid sådana transporter har redaren därför enligt exempelvis svensk rätt möjlighet att helt friskriva sig från ansvar oberoende av skadeorsak. Ett annat problem rör de jurisdiktionsklausuler som vanligen förekommer i standardkonossement och som anger att talan bara får föras vid en viss domstol. Från lastägarnas sida har framhållits att klausulerna ofta innebär att de måste processa i en främmande stat, med stora kostnader som följd, eller godta en oförmånlig förlikning.

Ett flertal väst- och öststatsländer med dominerande lastägarintressen har instämt i u-ländernas kritik av Haagreglerna. Vissa länder, däribland de nordiska, har också framhållit behovet av en grundläggande översyn av de transporträttsliga reglerna för att bringa dem i överensstämmelse med utvecklingen. En del av de traditionella sjöfartsländerna har däremot menat att en översyn borde göras med varsamhet eftersom det kan ta lång tid innan en ny konvention fått en så vidsträckt anslutning och stadga som Haagreglerna har i dag.

Trots de delade meningar som rått om hur långt en revision borde drivas har det dock från praktiskt taget alla håll vitsordats att Haagreglerna företer åtskilliga brister såväl rättspolitiskt som rättstekniskt. Man har också enats om att nya regler så långt möjligt borde bringa det sjörättsliga ansvaret på linje med de konventionsregler som gäller vid transport av gods med flyg, bil och järnväg. Efter förberedande arbete i UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) anordnades år 1978 en internationell konferens i Hamburg, vid vilken en ny konvention om sjötransport av gods antogs. Man rekommenderade kortnamnet Hamburgreglerna. Konventionstexten i engelsk version samt i svensk översättning återges i *bilaga 2*.

Hamburgreglerna har ännu inte trätt i kraft (november 1989).[2] Inom UNCITRAL har man dock gjort den bedömningen att ett ikraftträdande bör kunna ske inom en mycket snar framtid.

4.2 Konventionens huvudsakliga innehåll

Hamburgreglerna behandlar väsentligen samma ämnen som Haag-Visbyreglerna men betydelsefulla skillnader föreligger i både redaktionellt och sakligt hänseende.[3] De nya reglerna har fått ett vidsträcktare tillämpningsområde. Transportörens ansvar har utvidgats. Men konventionen innehåller också bestämmelser som saknar motsvarighet i Haag-Visbyreglerna. I många avseenden överensstämmer de nya reglerna med dem som infördes i 5 kap. sjölagen redan i samband med att Haag-Visbyreglerna införlivades med svensk rätt.

Vad först avser reglernas *tillämpningsområde* gäller dessa som huvudregel all sjötransport och inte som Haag-Visbyreglerna endast transporter där *konossement* blivit utfärdade. Undantag görs dock för ren *certepartifart* och för sådana *ramavtal* som exempelvis rör framtida transporter av ett företags hela årsproduktion, s.k. kvantumkontrakt. I det sistnämnda fallet kommer dock reglerna att tillämpas på varje individualiserad transport, såvida denna inte skall regleras i enlighet med ett mellan parterna upprättat certeparti.

Även det *geografiska tillämpningsområdet* har utökats. Haag-Visbyreglerna gäller bl.a. då en transport sker från en hamn i fördragsslutande stat. Enligt Hamburgreglerna skall dessa tillämpas även då *lossningshamnen* ligger i en konventionsstat.

Ansvarsperioden har utökats jämfört med Haag-Visbyreglernas "tackle-to-tackle"-princip. Ansvaret gäller hela den tid som transportören har godset i sin vård och bestämmelsen härom kan inte avtalas bort.

De väsentligaste skillnaderna mellan Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna avser *ansvarssystemet* och dess uppbyggnad. Enligt Hamburgreglerna skall som huvudregel gälla ett allmänt *presumtionsansvar* för lastskador och dröjsmål med godsets utlämnande. Möjligheten att åberopa ansvarsfrihet på grund av s.k. nautiskt fel har därför utgått och en ansvarsbedömning skall göras endast utifrån den allmänna presumtionsregeln. Även Haag-Visbyreglernas bestämmelser om ansvar för brand har modifierats till lastägarintres-

[2] Konventionen har hittills ratificerats av Barbados, Botswana, Burkina Faso, Chile, Egypten, Kenya, Lesotho, Libanon, Marocko, Nigeria, Rumänien, Senegal, Sierra Leone, Tanzania, Tunisien, Uganda och Ungern.

[3] Angående förarbeten till och en mer utförlig beskrivning av konventionen, se bl.a. Utkast till Konvention om sjötransport av gods, Ds Ju 1977:6, samt Samir Mankabady m.fl., The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea (London 1978).

senas förmån men bevisbördan har lagts på den skadelidande. För att i någon mån mildra de bevissvårigheter som kan uppstå för lastägaren har dock bevisregeln kompletterats med en bestämmelse om rätt för såväl honom som transportören att begära *besiktningsförrättning* i enlighet med gällande sjöfartspraxis till utrönande av skadeorsaken.

Genom införandet av det allmänna presumtionsansvaret för transportören har regelsystemet också kunnat förenklas avsevärt. Haag-Visbyreglernas karakteristiska och detaljerade bestämmelser om bristande sjövärdighet har kunnat utgå. Likaså har den långa listan på olika ansvarsfrihetsgrunder, ofta kallad "katalogen", ansetts som överflödig.[4]

Det allmänna presumtionsansvaret gäller som huvudregel även däckslast och transport av levande djur och annat gods av ovanlig beskaffenhet eller ovanligt tillstånd, vilket inte är fallet enligt Haag-Visbyreglerna. Bakgrunden härtill är att dagens konossement ofta innehåller alltför vittgående ansvarsfriskrivningar för sådana transporter. Det pålagda ansvaret blir dock inte alltför betungande för transportören. Även om ett presumtionsansvar gäller för honom måste ändå vid en ansvarsbedömning rimlig hänsyn tas till de särskilda risker som exempelvis däckslast och djur utsätts för under en sjötransport. Vad gäller transport av djur finns också en särregel om ansvarsfrihet för skador till följd av de speciella risker som sådana transporter kan innebära.

Reglerna om *ansvarsbegränsning* bygger på Haag-Visbyreglernas dubbla system och begränsningsbeloppet är 835 särskilda dragningsrätter (SDR) per kolli *eller* 2,5 SDR för varje kilo av det förlorade eller skadade godset om ansvaret därigenom blir högre. I jämförelse med Haag-Visbyreglerna innebär detta ett påslag med 25 procent. Denna uppjustering kompenserar endast delvis den kraftiga penningvärdeförsämring som har ägt rum sedan tillkomsten av Haag-Visbyreglerna men de moderata begränsningsbeloppen skall ses i sammanhang med det ökade transportansvar som det allmänna presumtionsansvaret medför.

Hamburgreglerna innehåller också en särskild begränsningsregel vid *dröjsmål*. Ansvaret skall inte överstiga 2,5 gånger frakten för det fördröjda godset; dock skall aldrig högre ersättning utgå än den totala frakten enligt transportavtalet. Denna bestämmelse är kompletterad med en regel om lastägarens rätt till ersättning såsom för totalförlust om dröjsmålet varar längre än 60 dagar (s.k. konvertering av dröjsmålsskada till totalförlust).

Enligt Hamburgreglerna inträder ett *obegränsat ansvar* för trans-

[4] Jfr uppsatsen av Braekhus i Six lectures on the Hague Rules (ed. Grönfors 1966, Sjörättsföreningen i Göteborg 31) s. 11 ff.

portören i vissa fall. Han kan inte begränsa sitt ansvar vid s.k. *grova egenfel,* något som överensstämmer med 1976 års konvention om globalbegränsning. Likaså är ansvaret obegränsat i fall då gods transporteras på däck i strid mot en uttrycklig överenskommelse om annat stuvningssätt samt då transportören insett eller borde ha insett att innehållet i ett konossement var vilseledande för tredje man.

I detta sammanhang kan också nämnas att några särskilda regler för *deviation* inte finns upptagna i Hamburgreglerna. Om en vidtagen deviation är ansvarsgrundande eller inte skall uteslutande bedömas utifrån reglerna om transportörens allmänna presumtionsansvar. Detta leder till att konventionens bestämmelser om ansvarsbegränsning också gäller deviationsansvaret såvida inte den vidtagna åtgärden är att anse som ett grovt fel av transportören själv.

Haag-Visbyreglerna innehåller inga bestämmelser rörande det fallet att transporten utförs av annan än den transportör som ingått transportavtalet. På grund av olika praxis internationellt har regler härom intagits i Hamburgreglerna. Transportören ansvarar enligt huvudregeln för hela transporten även om den helt eller delvis utförs av en undertransportör. Om det emellertid blivit uttryckligen avtalat att en bestämd del av transporten skall utföras av en *namngiven* undertransportör, har transportören rätt att friskriva sig från ansvar för den tid då godset är i den andres vård. För undertransportören gäller att han har samma tvingande ansvar som transportören för förluster och skador som uppstått på hans transportavsnitt.

4.3 De särskilda bestämmelserna i konventionen

Artikel 1. Definitioner

I denna artikel definieras vissa grundbegrepp på styckegodstransporternas område, vilka återkommer i de efterföljande artiklarna. Några begrepp bör särskilt uppmärksammas.

Med det engelska uttrycket "shipper" betecknas den som har träffat ett avtal om sjötransport av gods med en transportör eller den i vars namn eller på vars vägnar ett sådant avtal har träffats (avsändare) *eller* den som faktiskt avlämnar godset till transportören enligt avtalet eller den i vars namn eller på vars vägnar ett sådant avlämnande sker (avlastare). Begreppet används således i två olika betydelser i konventionen, något som blev det kompromissvisa slutresultatet av de stora motsättningar som rådde i en arbetsgrupp vid diplomatkonferensen. I vissa bestämmelser används ordet för att beteckna den person med vilken transportören sluter avtal om transport, medan det på andra ställen i konventionen brukas för den person som faktiskt levererar det gods som skall transporteras oav-

sett om något partsförhållande föreligger. Definitionen ger dock ingen närmare vägledning angående vilken kategori som avses i det enskilda fallet. På grund härav måste med hänsyn till sammanhanget en precisering göras i nationell lagstiftning till undvikande av tveksamhet och tvist i vissa fall.

Begreppet "gods" innefattar även levande djur. Om godset har sammanförts i en container eller på en lastpall eller liknande transportanordning eller om godset har förpackats, skall transportanordningen eller förpackningen också innefattas i begreppet "gods" om den tillhandahålls av avsändaren. En fråga som under konventionsarbetet föranledde omfattande diskussioner gällde just definitionen av "gods". Det ifrågasattes från en del länder om man tillräckligt tydligt hade angett, att transportören inte var ansvarig för normalt slitage ("wear and tear") på förpackningen. I detta sammanhang framfördes också tanken på att göra skillnad mellan engångsemballage och annat emballage, t.ex. containrar. När det gäller den första frågan kom man emellertid till den slutsatsen att bestämmelsen i artikel 5:1 gjorde det tillräckligt klart att transportören inte var ansvarig för normalt slitage. Vad avser den andra frågan anfördes från många håll att det var svårt att göra skillnad mellan olika typer av emballage. Ett uteslutande av emballage eller visst slag av emballage från begreppet "gods" innebär också att man helt eller delvis får överlåta regleringen av skador på emballaget till nationell lagstiftning, något som kan leda till att man inom konventionsländerna får olika regler för bedömningen av egentliga godsskador och för skador på emballaget. Diskussionerna ledde därför inte till någon ändring i konventionsförslaget.

Ett avtal som innefattar såväl sjötransport som transport med ett annat transportmedel skall anses som ett avtal om sjötransport enligt konventionen endast till den del det avser sjötransporten. Bestämmelsen innebär att sjödelen av en transport omfattas av konventionen oberoende av om transporten med det andra transportmedlet är lång eller kort i förhållande till sjötransporten. Det förutsattes, när definitionen fick denna utformning, att slutartiklarna skulle uppta en bestämmelse som klargjorde förhållandet mellan konventionen och en blivande konvention om multimodala transporter.[5] Detta blev dock inte fallet.[6] Inte heller den eventuella oklarheten beträffande konventionens tillämplighet som i vissa fall kan följa av kravet på att sjötransporten skall ske från *en hamn* till *en annan* blev undanröjd (se nedan under artikel 4).

[5] Se 1980 års Genèvekonvention om multimodala transporter.

[6] Angående Genèvekonventionens förhållanden till andra konventioner, se Selvig & Blom i Marius nr 44 (1979).

Artikel 2. Tillämpningsområde

Haagreglernas tillämpningsområde är begränsat till att gälla bara när konossement eller liknande åtkomsthandling har utställts. På senare tid har emellertid bruket av konossement minskat, främst som en följd av att godset med nutidens snabba fartyg ofta anländer till destinationsorten före dokumentet. Eftersom godset, om konossement har utställts, bara får lämnas ut mot att detta företes, har man i stället övergått till att utställa icke-negotiabla transportdokument "sea waybills". I viss utsträckning förekommer det också att för transporten nödvändiga uppgifter behandlas med ADB. Men även andra faktorer än de avkortade transporttiderna har medverkat till denna utveckling. Tidigare skedde transporterna vanligen som ett led i ett köp och parterna hade då behov av ett konossement för betalnings- eller kreditändamål. Numera kan betalning och kredit ofta ordnas på annat sätt. Dessutom förekommer i ökad utsträckning att avsändare och mottagare är samma företag eller bolag inom samma koncern. Inte heller i dessa fall behövs ett transportdokument som har funktionen att vara bärare av rätten till godset. Av dessa skäl ansågs det inte lämpligt att göra konventionens tillämpning beroende av att konossement blivit utställt. I stället föreslogs att konventionen skall tillämpas på alla typer av avtal om godstransport till sjöss.

Även det geografiska tillämpningsområdet har utökats i jämförelse med Haag-Visbyreglerna. Hamburgreglerna skall tillämpas även då lossningshamnen ligger i en konventionsstat.

Vidare undantas certepartier från konventionens tillämpningsområde. Har ett konossement utställts enligt ett certeparti avseende exempelvis en bulklast med kol, skall emellertid konventionens bestämmelser tillämpas på transporten, om konossementet genom överlåtelse reglerar rättsförhållandet mellan transportören och tredje man. Den oklarhet som på denna punkt vidlåder motsvarande bestämmelse i Haagreglerna (jämför uttrycket "from the moment at which such bill of lading ... regulates" i artikel 1 b) har därmed undanröjts.

Större företag ingår ofta ramavtal, s.k. kvantumkontrakt, med ett rederi avseende framtida transporter av exempelvis en årsproduktion papper. Avtalen bestäms att gälla viss tid, t.ex. just på årsbasis, eller viss godsmängd. För de individuella skeppningarna under ett sådant ramavtal utställs ofta ett certeparti. Eftersom även ramavtalen otvivelaktigt är att anse som transportavtal enligt ordalydelsen i artikel 1:6 hävdades att ramavtalet uttryckligen borde undantas från konventionens tillämpning. Därför finns en bestämmelse om att konventionen gäller för varje individuell transport under ett ramavtal med det undantaget att skeppningen sker under certeparti. Här-

av följer indirekt att själva ramavtalet inte omfattas av konventionen. Konventionens tillämpning på de individuella skeppningarna beror sedan på vilka transportdokument som utställs.

Artikel 3. Konventionens tolkning

Enligt denna artikel skall vid tolkningen och tillämpningen av de särskilda bestämmelserna i konventionen dess internationella karaktär och behovet av att främja enhetlighet beaktas. Haagreglerna däremot innehåller ingen motsvarande bestämmelse. Med åren har olika praxis utvecklats i konventionsstaterna. En förklaring till detta har varit att konventionsbestämmelserna visserligen transformerats till nationell lag men att domstolarna kommit att grunda sina avgöranden på inhemska tolkningsregler. Om däremot en konvention som sådan blivit införlivad med nationell rätt har domstolarna ansetts ha haft större möjlighet att vid sina avgöranden beakta konventionsstaternas intentioner, omständigheterna som föranledde ett antagande av konventionen, praxis i andra konventionsstater osv.[7]

Bestämmelsens syfte är således att, oavsett på vilket sätt konventionen införlivas med nationell rätt, motverka en splittrad praxis bland konventionsstaterna. Konventionen är inget fullständigt regelverk och domstolarna bör vid ett behov att fylla luckor känna sig oförhindrade att följa utländska avgöranden utan att dock vara direkt bundna av dem.

I detta sammanhang bör också anmärkas att konventionstexten föreligger på sex språk (arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska) och att texterna äger lika vitsord. Om språket i en text skiljer sig något från språket i de andra, kan även detta leda till olika resultat i fråga om såväl bestämmelsernas tolkning som tillämpning.

Artikel 4. Ansvarsperioden

Artikelns bestämmelser reglerar den tid under vilken transportören har ansvar för godset samt anger när godset skall anses mottaget och utlämnat av transportören. I jämförelse med Haagreglerna har tidsperioden utökats.

Haagreglernas bestämmelser har i skilda sammanhang kritiserats från rättspolitisk synpunkt. Dessa medger att transportören friskriver sig från ansvar för godset såvitt avser tiden före lastningens början och efter lossningens avslutande (tackle to tackle-principen). Denna friskrivningsmöjlighet har också utnyttjats i stor utsträck-

[7] Detta förfaringssätt är ovanligt i svensk rättstradition, jfr dock SFS 1969:12 och SFS 1985:193, genom vilka lagar konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) respektive fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF) antagits att gälla som svensk lag.

ning. Haagreglernas bestämmelser på denna punkt avviker från vad som gäller enligt andra konventioner på transporträttens område[8] och har gett upphov till tolkningsproblem i praxis.[9]

Hamburgreglerna avspeglar väl det faktiska läget i nutida skandinavisk praxis. Men detta hindrar inte att vissa gränsdragningsproblem kan uppkomma. Godset passerar ofta genom många händer under en transport. Om fullgörandet av ett avtal om sjötransport kräver att godset fraktas en kortare sträcka med t.ex. lastbil till eller från fartyget (s.k. accessorisk transport), medför inte detta att avtalet skall betraktas som ett avtal om multimodal transport.[10] Principiellt synes det i stället vara mest ändamålsenligt att samtliga fall av kortare tilläggstransporter till och från fartyget förs in under konventionens tillämpningsområde även om dessa delvis utförs utanför själva hamnområdet. Som nämnts under artikel 1 var det emellertid svårt att få en sådan lösning accepterad internationellt. Detta berodde bl.a. på att vissa länder önskade att sådana transporter skulle följa den nationella lagstiftning som gällde för respektive transportmedel. I vissa federala stater ansåg man sig av konstitutionella skäl dessutom förhindrade att reglera annat än sjötransporter i federal lagstiftning. Därför avvisades ett förslag om att konventionen även skulle omfatta transporter mellan fartyget och terminaler som var belägna utanför själva hamnområdet. Det engelska ordet "port" som används i konventionstexten torde emellertid avse ett mera vidsträckt område än "harbour" och får därför vid tillämpningen av bestämmelsen anses omfatta mer än själva hamnområdet. Om begreppet "hamn" ges den betydelse det oftast har i kommersiella sammanhang kan man ändå i flertalet fall uppnå ett från saklig synpunkt tillfredsställande resultat. För det fall transportören dock tar emot godset på en plats som klart ligger utanför hamnområdet i konventionens mening, är med hänsyn till förevarande bestämmelses tvingande karaktär enda möjligheten att avtalsvis utsträcka ansvarsperioden i enlighet med regeln i artikel 23 andra stycket.

För godsets *utlämnande* föreligger principiellt samma lösningar som vid avlämnandet av godset till transportören.

[8] Jfr COTIF (CIM) artikel 36:1, CMR artikel 17:1 och Warszawakonventionen artikel 18:2.

[9] I svensk rätt antas i princip ansvarsperioden börja när godset anbragts vid fartygets tackel och sluta när det lossgjorts. En viss utvidgning av denna period gäller dock i vissa fall, jfr kommentarerna i SvJT 1972 s. 275 ff.

[10] Jfr prop. 1974:33 med förslag till lag om inrikes vägtransporter, s. 69.

Artikel 5. Grunden för ansvarighet

Bestämmelserna i denna artikel om ansvarssystemets utformning utgör en kompromisslösning. Enligt första punkten åläggs transportören ett *generellt* culpaansvar med omvänd bevisbörda. Han blir ansvarig för skada som har uppkommit under ansvarsperioden till följd av förlust av eller skada på godset eller – vilket inte uttryckligen sägs i Haagreglerna – genom dröjsmål med utlämnandet såvida han inte visar att han, hans anställda eller medhjälpare vidtagit rimliga åtgärder till undvikande av skada.

För att utesluta tveksamhet om ansvarsgrunden antogs också under diplomatkonferensen en "common understanding" innebärande att transportörens ansvar enligt konventionen skall grundas på principen om presumtion av fel eller försummelse (jfr ovan 2.4 och 3.4). Detta betyder att bevisbördan som huvudregel vilar på transportören men att konventionens bestämmelser i vissa fall gör avsteg från denna princip. Denna "common understanding" är intagen som en bilaga till slutakten.

Den viktigaste skillnaden i förhållande till Haagreglerna är att uppräkningen av ansvarsfrihetsgrunderna, den s.k. katalogen, utgått och att därvid möjligheten att till ansvarsbefrielse åberopa nautiskt fel fallit bort, något som varit ett starkt önskemål från bl.a. u-ländernas sida. Vidare har möjligheten till ansvarsfriskrivning för bristande sjövärdighet efter resans anträdande utmönstrats. Enligt Haagreglernas princip om s.k. ursprunglig sjövärdighet kan ett linjefartyg anlöpa och ta ombord gods i olika hamnar varvid transportören vid ett senare haveri endast blir ansvarig gentemot avsändaren i den sist anlöpta hamnen. Denna "orättvisa" har sålunda uteslutits. Inte heller finns i Hamburgreglerna den tidigare möjligheten att friskriva sig från ansvar för säregna transporter.

En ytterligare nyhet är att Hamburgreglerna – i likhet med de internationella konventionerna om luft-, väg- och järnvägstransport av gods – uttryckligen reglerar ansvaret för dröjsmål med godsets utlämnande. Haagreglernas ansvarsregler, vilka mestadels anges avse förlust eller skada ("loss or damage"), antogs från början bara avse ansvar för förlust av eller fysisk skada på godset.[11] I utländsk rättspraxis[12] har man emellertid sedermera slagit fast att även dröjsmålsskada som åsamkas lastägare i samband med transporter täcks av Haagreglerna. Denna tolkning synes väsentligen vara grundad på utformningen av bestämmelserna i artikel 3:8 och artikel 4:5, i vilka det talas om ansvar för förlust av eller skada på godset eller *därmed*

[11] Jfr NJA II 1936 s. 601.

[12] Jfr Grönfors, Tidsfaktorn vid transportavtal (1974, Sjörättsföreningen i Göteborg 47) s. 149–152 med rättsfallshänvisningar.

sammanhängande förlust ("loss or damage to, or in connection with, (the) goods"). Mot bakgrund härav beslöt de nordiska länderna redan i samband med lagstiftningen på grundval av Haag-Visbyreglerna att i de nordiska sjölagarna (118 § första stycket) införa en uttrycklig regel om tvingande ansvar för dröjsmålsskada.[13]

Det har ansetts som en brist att Haagreglerna saknar en bestämmelse som definierar vad som skall anses utgöra dröjsmål. En definition tillfogas därför nu. Om parterna träffat en överenskommelse om den tid, inom vilken transporten skall vara utförd, uppstår inget problem, eftersom dröjsmål då föreligger så snart den avtalade tiden överskrids. I övrigt har bestämmelsen utformats med artikel 19 i CMR som förebild. Enligt den senare bestämmelsen föreligger dröjsmål när transporttiden, med beaktande av omständigheterna i det särskilda fallet, överskrider den tid det är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör för transportens genomförande. Det får således i sista hand avgöras av domstol om ett dröjsmål är av sådan längd eller beskaffenhet att det bör medföra skadeståndsansvar för transportören.

Vidare upptas en ny s.k. konverteringsregel. Denna innebär att den som har rätt att få ut godset kan begära ersättning som för totalförlust av detta, om ett dröjsmål varar längre än 60 dagar. Regeln har utformats efter förebild från CMR.

I artikelns återstående stycken görs undantag och förtydliganden i förhållande till den grundläggande regeln om presumtionsansvaret. Således åligger det den som vill begära ersättning för skada på grund av brand att visa att branden uppstått på grund av fel eller försummelse på transportörens sida. Detsamma gäller vid fel eller försummelse vid släckningsarbetet eller i fråga om det organiserade brandskyddet som sådant. Dessa bevisregler har sannolikt sitt ursprung i svårigheten att exakt fastställa brandorsaken. Oftast torde den dock kunna härledas till det ombordtagna godset.

Det ansågs emellertid under diplomatkonferensen att brandundantaget alltför mycket gynnade transportörsintressena. För att i någon mån tillgodose önskemålen från dem som önskade slopa den särskilda bevisregeln för brand lade man därför till en bestämmelse som ger den skadelidande rätt att kräva att det hålls en besiktningsförrättning i enlighet med sjöfartspraxis för att utröna orsaken till och omständigheterna vid branden. För balansens skull utsträcktes denna rätt att gälla även för transportören.

Haagreglerna reglerar inte transporter av levande djur, vilka transporter således i dag kan ske på transportörens egna villkor oberoende av skadeorsaken. Enligt Hamburgreglerna faller däremot sådana transporter under det allmänna presumtionsansvaret,

[13] Jfr prop. 1973:137 s. 58–62.

dock att transportören inte är ansvarig för skada på grund av de särskilda risker som är förenade med sådana transporter (en kapplöpningshäst kommer exempelvis till skada på grund av sin nervösa läggning).

Även ansvaret vid en företagen deviation skall bedömas med den allmänna regeln om presumerad culpa som grund. Den osäkerhet som tidigare rått rörande ansvarsgrunden och bevisbördan i en deviationssituation har därmed undanröjts. Därutöver har som en förtydligande standard tagits in en bestämmelse om att transportören, utom för fall av gemensamt haveri, inte är ansvarig för skada som beror på åtgärder för att rädda människoliv eller skäliga åtgärder för att bärga egendom till sjöss. Bestämmelsen orsakade lång debatt under diplomatkonferensen. Flera delegationer vände sig mot att endast "skäliga" åtgärder för att rädda egendom skulle medföra ansvarsbefrielse. Man menade att detta kan komma att ställa en fartygsbefälhavare inför svåra avvägningsproblem, vilket i sin tur skulle kunna återverka på säkerheten till sjöss. Debatten föranledde dock inga ändringar.

Slutligen finns en bestämmelse om samverkande skadeorsaker. Bestämmelsen har artikel 17:5 i CMR som förebild.

Artikel 6. Ansvarsgränser

Transportörens ansvar för skada på grund av förlust av eller skada på gods enligt bestämmelserna i artikel 5 är begränsat till det högsta av ett belopp motsvarande 835 beräkningsenheter per kolli eller annan skeppningsenhet eller ett belopp motsvarande 2,5 beräkningsenheter per kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt. Bestämmelsen bygger således i allt väsentligt på Visbyreglernas dubbla ersättningssystem och begränsningsbeloppen uttrycks i SDR. I jämförelse med Visbyreglerna innebär detta ett påslag med 25 procent. Denna uppjustering kompenserar endast delvis den kraftiga penningvärdeförsämring som ägt rum sedan tillkomsten av sistnämnda regler men de moderata begränsningsbeloppen skall ses i sammanhang med det ökade transportansvar som det allmänna presumtionsansvaret medför. I övrigt har begreppet "unit" i Haag-Visbyreglerna förtydligats till att avse "shipping unit". Därmed har man sökt undanröja de problem som sammanhänger med att man i vissa länder likställt "unit" med begreppet "freight unit". Men även "shipping unit" torde erbjuda tillämpningssvårigheter, t.ex. i fråga om bulklaster. En hel sådan last kan knappast anses utgöra skeppningsenheten. Likaså ifråga om trälaster, rörlaster och liknande synes problem uppstå om lasten inte fraktas i enheter.

Hamburgreglerna innehåller också till skillnad mot Haag-Visbyreglerna uttryckliga regler om begränsning av dröjsmålsansvaret. Av

dessa framgår att ansvaret skall begränsas till två och en halv gånger den frakt som skall betalas för det försenade godset, dock högst den totala frakten enligt avtalet. Är transportören ansvarig för både sakskada och dröjsmålsskada får vidare det sammanlagda ersättningsbeloppet inte överstiga den ersättning som skulle ha utgått, om godset i fråga helt hade gått förlorat. Detta relativt invecklade system, vilket bygger på en kompromiss, torde i praktiken innebära att ersättningen för dröjsmålsskada i det övervägande antalet fall kommer att begränsas till det totala fraktbeloppet enligt transportavtalet. Om dröjsmålet överstiger 60 dagar har däremot såsom nämnts under artikel 5 den som har rätt till godset möjlighet att begära ersättning såsom för totalförlust.

En hjälpregel för avgörandet av vad som vid en begränsningsberäkning skall anses som ett kolli finns intagen i förevarande artikel. Regeln överensstämmer med motsvarande reglering i Haag-Visbyreglerna, dock med det tillägget att om en container eller annan transportanordning förloras eller skadas skall den, om den ej ställts till förfogande av transportören, räknas som ett särskilt kolli.

Transportören är oförhindrad att påta sig ett större ansvar än som föreskrivs, något som av konkurrenshänsyn kan vara förbjudet i andra konventioner.

Artikel 7. Tillämpning på icke-kontraktuella fordringar

Bestämmelserna i denna artikel syftar till att förhindra att en skadelidande kringgår transportörens rätt till ansvarsbefrielse och ansvarsbegränsning. Konventionen överensstämmer härvidlag med Haag-Visbyreglerna, dock med vissa modifikationer. Transportörens rätt till ansvarsbefrielse och ansvarsbegränsning gäller sålunda oavsett om en talan grundas "in contract, in tort or otherwise". Denna formulering anses endast vara en ytterligare precisering jämfört med motsvarande Visbyregel och innebär således ingen skillnad i sak. Med uttrycket "or otherwise" avses andra tänkbara grunder än kontrakt och delikt, t.ex. talan om obehörig vinst.

En nyhet i förhållande till Haag-Visbyreglerna är att bestämmelserna om begränsning även gäller i förhållande till självständiga medhjälpare. När Haag-Visbyreglerna införlivades med sjölagen ansåg sig de svenska lagstiftarna oförhindrade att redan då utvidga den skyddade kretsen, varför den nya konventionstexten helt överensstämmer med nu gällande svenska sjölag.[14] Reglerna avser således att förhindra att konventionens regler kringgås genom att talan förs mot en arbetstagare eller en medhjälpare som har vållat skada och genom att denne därefter blir kompenserad för det utgivna skade-

[14] Se prop. 1973:137 s. 70–71.

ståndet av transportören. Den praktiska betydelsen av dessa regler är när det gäller anställda emellertid ganska ringa i vårt land med hänsyn till den svenska skadeståndslagens bestämmelser, som innebär att arbetstagare kan åläggas ansvar bara om synnerliga skäl föreligger och att eventuellt skadestånd kan jämkas. I många främmande länder är emellertid det sociala skyddsbehovet för arbetstagare inte lika väl tillgodosett i den skadeståndsrättsliga lagstiftningen.

Artikel 8. Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

Det ursprungliga utkastet som lades fram på Hamburgkonferensen gav möjlighet att göra gällande obegränsat ansvar hos transportören om förlust, skada eller dröjsmål orsakats med uppsåt eller grov vårdslöshet av transportören själv eller hans anställda, dock med undantag för befälhavare och besättningsmedlemmar. Meningarna gick dock starkt isär. Flertalet sjöfartsnationer önskade en stramare reglering så att inte ett handlande av underordnade skulle återverka på transportörens ansvarighet ("as unbreakable limits as possible"). Från bl.a. amerikanskt håll ansågs att artikeln kunde utgå och ifrågavarande problematik överlämnas åt nationell rättstillämpning. Utvecklingsländerna framhöll å sin sida, att förslaget borde antas och att transportören även borde svara för befälhavarens uppsåtliga handlingar.

Den slutliga lösningen blev ett bibehållande av reglerna om transportörens s.k. *grova egenfel* såsom de kommit till uttryck i Haag-Visbyreglerna. Således föreskrivs i *första stycket* att transportören inte har rätt till ansvarsbegränsning vid *eget* uppsåt eller vid *egen* grov vårdslöshet och med insikt om att förlust eller skada sannolikt skulle uppkomma. Man överlåter såsom tidigare till rättspraxis att avgöra vilka som i det särskilda fallet skall anses omfattade av termen "transportören" då denne inte är en fysisk person.[15]

Andra personer än sådana som kan identifieras med "transportören" kan således inte ådra transportören obegränsat ansvar, låt vara att de emellertid på samma grunder som transportören kan ådra sig själva obegränsat ansvar. Även denna regel överensstämmer med motsvarande bestämmelse i Haag-Visbyreglerna och finns i 122 § i nu gällande sjölag.

Såsom tidigare anförts under artikel 5 är avsikten att ansvaret vid en företagen deviation skall bedömas med utgångspunkt i det allmänna presumtionsansvaret. Det är härvid att uppmärksamma att

[15] Reglerna överensstämmer med motsvarande bestämmelser i 1974 års Aténkonvention och 1976 års konvention om globalbegränsning. Jfr också rättsfallet *Despina GK nr 2* ND 1979 s. 27 rörande globalbegränsning vid grovt vållande hos ett rederis centrala ledning.

obegränsat ansvar kan uppkomma om transportören beordrat en otillåten deviation och handlandet måste anses som grovt vårdslöst från hans sida.

Artikel 9. Däckslast

Denna artikel innehåller vissa specialregler för gods som lastas på däck. Till skillnad från Haag-Visbyreglerna avses Hamburgreglerna nämligen täcka även sådant gods. Som skäl har anförts att transportören inte bör kunna gå fri från ansvar för skador som beror på fel eller försummelse från hans sida och som inte sammanhänger med de särskilda risker som lastning på däck kan innebära. Vidare anses att gods som transporteras i containrar inte utsätts för speciella skaderisker i särskilt hög grad, i synnerhet inte vid transport på speciella containerfartyg. På vissa moderna fartyg är det också svårt att avgöra var gränsen går mellan däckslast och rumslast. Detta gäller särskilt i fråga om s.k. "shelterdäckare", dvs. fartyg som har däck som delvis är inbyggda.[16]

Lastning på däck får ske om det är avtalat eller följer av handelsbruk eller sedvänja eller är ett krav enligt lag eller annan författning. Som exempel på fall där däckslastning är sedvänja har nämnts trälaster. Även transport av gods i containrar med specialbyggda containerfartyg hör till denna kategori. Författningsbestämmelser om lastning på däck kan finnas i fråga om vissa typer av farligt gods.

Vissa regler uppställs i första hand till skydd för tredje man. Transportören åläggs upplysningsplikt om godset enligt avtal skall eller får lastas på däck. Upplysningen skall föras in i konossementet eller, om sådant inte utfärdas, i annat transportdokument, exempelvis en fraktsedel "sea waybill" eller ett elektroniskt dokument. Om så inte sker, har transportören bevisbördan för att avtal om däckslastning ändå kommit till stånd. Mot tredje man som förvärvat ett konossement i god tro får dock ett sådant avtal över huvud inte åberopas.

Verkan av otillåten transport på däck regleras närmare i artikeln. Om otillåten däckslastning sker eller transportören underlåtit att lämna upplysning om avtal om däcktransport i konossementet och till följd av att konossementet överlåtits är förhindrad att åberopa ett sådant avtal, svarar transportören oberoende av eget vållande för förlust, skada eller dröjsmål som enbart beror på den omständigheten att godset transporterats på däck. Huruvida transportören kan begränsa sitt ansvar skall avgöras enligt de allmänna bestämmelserna i artikel 6 och 8.[17] Ett ännu strängare ansvar drabbar trans-

[16] Jfr omständigheterna i *Clary Thordén* NJA 1962 s. 799.

[17] I gällande svensk rätt antas att ansvaret utvidgas till att omfatta alla sådana skador, som kunde ha undvikits om godset hade placerats under däck, således ett uttryck för principen casus mixtus cum culpa. I engelsk och amerikansk rätt betraktas otillåten däckslastning som en typ av otillåten deviation.

portören om gods transporteras på däck trots en *uttrycklig* överenskommelse om lastning under däck. I sådana fall anses transportören ha gjort sig skyldig till så allvarlig försummelse att hans rätt till ansvarsbegränsning faller bort.

Artikel 10. Transportörens och undertransportörens ansvar

Artikeln reglerar ansvarsförhållandet när en transport helt eller delvis utförs av någon annan transportör än den som slutit transportavtalet. Haag-Visbyreglerna innehåller däremot inga motsvarande regler. Det oaktat infördes i samband med Haag-Visbyreglernas införlivande med nordisk rätt även nya regler för transportörens och undertransportörens ansvar i sådana fall. I 123 § sjölagen stadgas sålunda att den avtalsslutande transportören förblir ansvarig för hela transporten såsom om han själv utfört den medan undertransportören svarar för sin delsträcka.[18] Bestämmelser har nu införts i Hamburgreglerna och den nordiska lagstiftningen har starkt påverkat utformningen av dessa.

Ansvarsfördelningen mellan transportören och undertransportören enligt förevarande bestämmelser utgör inte hinder mot regress dem emellan. Regeln kan synas onödig eftersom konventionen bara avses reglera ansvaret gentemot lastägarna. Den ställer dock utom tvivel att transportörerna sinsemellan kan avtala en helt annan ansvarsfördelning än den som gäller mot transportkunden.

Artikel 11. Genomgångstransport

Denna artikel innehåller bestämmelser i syfte att begränsa ansvarsfördelningen i artikel 10 i ett visst fall av s.k. genomgångstransport. Bestämmelserna väckte häftig debatt under konferensarbetet och flera ändringsförslag lades fram. Från några håll hävdades att transportören inte i något fall borde ha möjlighet att friskriva sig från ansvar även om en del av transporten utförs av annan. Man menade att en transportör som åtar sig hela transporten och också uppbär frakt för denna rent principiellt borde bära hela ansvaret gentemot transportkunden. Sedan blir det hans sak att av en försumlig undertransportör regressvis utkräva det eventuella skadestånd som han nödgats utge på grund av skador som undertransportören har vållat. Gentemot dessa argument anfördes dock från bl.a. nordiskt håll att bestämmelsen var av praktisk betydelse när huvudprestationen, i regel en oceantransport, skulle utföras av transportören men för- eller eftertransporten av godset skulle utföras av ett annat rederi. Om betalning skall ske mot konossement, måste detta nämligen avse

[18] Se närmare prop. 1973:137 s. 65–70.

hela transportsträckan. Transportkunden har därför ofta intresse av att ett genomgångskonossement utfärdas. Transportören kan emellertid aldrig tvingas att ingå ett avtal som täcker också för- eller eftertransporten och har han inte möjlighet att friskriva sig från ansvar för denna, finns det risk för att han inte tillmötesgår avsändarens önskemål om att få ett genomgångskonossement utan inskränker sig till att utfärda ett konossement för enbart den del av transporten som han själv utför.

Bestämmelsens förespråkare kritiserade kravet på att undertransportören skulle namnges redan i transportavtalet och framhöll att detta skulle innebära svårigheter i praktiken. Man menade att det ofta var klart vid tiden för avtalets ingående att en del av transporten skulle utföras av annan men att man ännu inte bestämt vilket av flera tänkbara rederier som skulle komma att anlitas för deltransporten. Från u-ländernas sida höll man fast vid kravet på namngiven undertransportör i tanke att möjlighet eljest skulle öppnas att kringgå det tvingande ansvaret.

Den slutliga kompromissen blev att man i stort bibehöll det ursprungliga textförslaget. Transportören har rätt till ansvarsfriskrivning för tid han inte själv har godset i sin vård under förutsättning att det uttryckligen angivits i transportavtalet att fråga är om genomgångstransport och därtill att undertransportören angivits med namn. En ytterligare förutsättning – vilken kom till som ett tillägg under konferensen – är att den skadelidande för att inte komma i en processuellt sämre ställning kan väcka talan mot undertransportören vid behörig domstol enligt artikel 21.

I jämförelse med 168 § tredje stycket sjölagen skiljer sig bestämmelsen i tre hänseenden. För det första gäller den bara genomgångstransport medan sjölagsregeln också omfattar det fallet att hela transporten utförs av annan transportör. Det bör emellertid framhållas att huvudsyftet med undantaget i sjölagen var att just underlätta utställandet av genomgångskonossement.[19] För det andra krävs att det uttryckligen har avtalats att en bestämd del av transporten skall utföras av annan än transportören, medan det enligt sjölagen är tillräckligt att detta varit "klart förutsatt". Någon stor skillnad torde detta dock inte innebära med hänsyn till de stränga krav som måste vara uppfyllda för att genomgångstransport skall anses ha varit en klar förutsättning.[20] För det tredje krävs – med de olägenheter detta kan innebära – att undertransportörens namn skall anges i avtalet, något som inte fordras enligt sjölagen.

Under konventionsarbetet framhölls också att en lastägare på grund av bestämmelser i tillämplig nationell lag kunde få svårigheter

[19] Jfr prop. 1973:137 s. 66 och 68.
[20] Jfr avgörandet *La Plata* NJA 1952 s. 12.

att utkräva ansvar av en transportör som inte är part i själva transportavtalet. För att förhindra olägenheter av detta slag har intagits en uttrycklig erinran om att undertransportörens ansvar enligt artikel 10 andra stycket också gäller vid genomgångstransport.

Artikel 12. Allmän regel om avsändarens skadeståndsansvar

Artikeln, som allmänt anger avsändarens skadeståndsansvar, överensstämmer i sak med motsvarande regel i Haag-Visbyreglerna och med 97 § första stycket sjölagen, dock med det tillägget att samma ansvarsgrundval skall gälla även för avsändarens anställda eller medhjälpare. De skadelidande, vilkas krets är begränsad till kontraktsparter eller personer med rätt i ifrågavarande fartyg, har således att visa att fel eller försummelse föreligger på avsändarens sida. Vissa undantag från denna huvudregel görs dock vid transport av farligt gods.[21] Det bör också uppmärksammas att ansvaret inte kan begränsas på samma sätt som vid förlust eller skada orsakad av transportören eller hans folk.

Såsom nämnts under artikel 1 förekommer ordet "shipper" i konventionstexten såväl i betydelsen "avsändare" som i betydelsen "avlastare". Försök gjordes under konventionsarbetet att klarlägga vad som åsyftades i det ena eller andra fallet utan någon större framgång. På grund av att definitionen av "transportör" i första artikeln i den engelska texten anger "shipper" som transportörens kontraktspart, ansågs emellertid att i tveksamma fall det senare ordet i regel skulle anses betyda "avsändaren" (i artikel 14 första stycket dock "avlastaren").

Artikel 13. Särskilda regler för farligt gods

Reglerna i denna artikel är en utbyggnad av motsvarande reglering i Haag-Visbyreglernas artikel 4:6 och överensstämmer i stort med 92, 97 och 119 §§ sjölagen. Under konventionsarbetet föreslogs en detaljreglering av avsändarens skyldigheter när farligt gods överlämnades för transport. Flertalet länder ansåg emellertid att man vid en detaljreglering riskerar att komma i konflikt med föreskrifter i andra internationella överenskommelser, som enbart avser säkerhetsfrågor vid transport av farligt gods och som regelbundet revideras med hänsyn till den tekniska utvecklingen. Man valde därför att inskränka sig till en allmänt hållen civilrättslig reglering av förhållandet mellan transportören och avsändaren.

Det sägs därför att avsändaren genom lämplig märkning av godset skall ange att detta är farligt. Någon definition av vad som är farligt

[21] Se under artikel 13.

gods finns dock inte. Klart är att gods av typen krigskontraband faller utanför. I övrigt måste – liksom tidigare – ledning sökas i annan reglering avseende farligt gods.[22]

Avsändaren skall informera den transportör eller undertransportör, till vilken godset överlämnas, om godsets farliga karaktär och, där så anses nödvändigt, om de säkerhetsåtgärder som skall vidtas. Det har ansetts rimligt att avsändaren inte alltid skall behöva ge upplysning om vilka åtgärder som skall vidtas. Ofta anlitar han ett och samma rederi regelbundet för samma slags transporter. I sådant fall bör det räcka med att informationen ges en gång; det blir sedan transportörens sak att se till att åtgärderna iakttas även i fortsättningen. Vissa rederier har dessutom specialiserat sig på transport av vissa typer av farligt gods och har då oftast bättre kunskaper än avsändaren om hur godset bör hanteras. Inte heller i ett sådant fall bör avsändaren ha en ovillkorlig skyldighet att informera om vilka åtgärder som skall vidtas.

Om avsändaren brister i sin upplysningsplikt och har den transportör, till vilken godset överlämnats, inte heller på annat sätt fått kännedom om godsets farliga karaktär inträder för avsändaren ett strikt ansvar för all skada som godset kan förorsaka. Allt efter vad omständigheterna kräver får transportören också när som helst lossa, förstöra eller oskadliggöra godset utan någon ersättningsskyldighet gentemot lastägaren.

Sanktionerna enligt andra punkten uteblir om avsändaren har fullgjort den upplysningsplikt som föreskrivs där eller den till vilken godset avlämnas ändå känner till dess farliga beskaffenhet. Om den transportör som först mottar godset således underlåter att vidarebefordra lämnade uppgifter till en ny transportör som åsamkas skada eller, sedan han upptäckt att godset är farligt, vidtar särskilda åtgärder med godset får eventuella skadeståndsanspråk i stället riktas mot den förste transportören. Detsamma gäller om den förste transportören, fastän avsändaren inte har lämnat honom de relevanta upplysningarna, ändå har kännedom om den fara godset representerar och vilka försiktighetsåtgärder som skall vidtas och han underlåter att upplysa en senare transportör i transportkedjan om vad han vet.

Det kan också inträffa att den senare transportören har kunskap om godsets farliga egenskaper fastän han inte har fått någon information från den förste transportören. Han kan t.ex. regelmässigt utföra oceantransporter av avsändarens gods men anlita olika un-

[22] Se exempelvis 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS 1974) och International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-koden) samt därpå grundade nationella föreskrifter. Se också i detta sammanhang Björkman, Kommentar till lagen och förordningen om transport av farligt gods (1984).

dertransportörer för transport av godset fram till det egna fartyget. Om han då – på grund av sina tidigare kontakter med avsändaren eller på grund av sina specialkunskaper om transport av farligt gods – känner till godsets farliga karaktär får han inte till sin fördel åberopa bestämmelserna i andra punkten. Detta följer av *tredje stycket*. I en sådan situation gäller i stället de allmänna reglerna i artikel 12 om avsändarens culpaansvar.

Vidare regleras fallet att transportören känner till den risk som visst gods innebär och att denna risk under transporten övergår i en konkret fara för liv eller egendom; godset börjar exempelvis att utveckla giftiga gaser. Transportören får även då allt efter vad omständigheterna kräver lossa, förstöra eller oskadliggöra godset och han behöver inte betala annan ersättning än som följer av bestämmelserna om gemensamt haveri eller av de allmänna bestämmelserna om transportörens ansvar i artikel 5. Har godsets farliga egenskaper utlösts genom vårdslös hantering av godset eller kan transportören eller undertransportören inte visa att de är fria från vållande, inträder således skadeståndsskyldighet gentemot lastägaren.

Artikel 14 och 15. Utfärdande av konossement och konossementets innehåll

Trots att något krav på att godset skall transporteras under konossement inte gäller för Hamburgreglernas tillämpning anses fortfarande behov föreligga att närmare reglera olika frågor som rör konossementet och de rättsverkningar som är knutna till detta. Hamburgreglerna innehåller dock lika litet som Haag-Visbyreglerna någon uttömmande reglering utan dessa måste såsom hittills kompletteras med nationella bestämmelser.

En nyhet är den uttryckliga regeln att, om ett konossement utfärdas av befälhavaren på det fartyg som skall transportera godset, så anses det utställt på transportörens vägnar. Regeln syftar främst till att komma tillrätta med de oklarheter som ofta följer med bruket av s.k. identity-of-carrierklausuler.[23]

Listan över de uppgifter som konossementet skall innehålla är mer utförlig än motsvarande bestämmelse i Haag-Visbyreglerna. Under förberedelsearbetet förekom långa diskussioner om huruvida listan borde kortas. Under konferensen kom den emellertid att förlängas ytterligare. Den slutliga listan får därför ses som ett försök att genom standardisering undvika oklarheter av olika slag.

[23] Se Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 25 samt Gram, Fraktavtaler (1977) s. 135 ff.

Artikel 16. Konossement; reservationer och bevisverkan

Enligt Haag-Visbyreglerna är transportören inte skyldig att i konossementet ange uppgifter om godset som han har skälig anledning misstänka inte motsvarar vad som faktiskt har mottagits eller som han inte haft rimlig möjlighet att undersöka. Redan från början har varit klart att denna bestämmelse inte skall tolkas bokstavligt. I anslutning till denna har därför i olika rättssystem utbildats regler och rättspraxis som syftar till att än mer stärka konossementets egenskap av omsättningspapper.[24] I exempelvis nordisk rätt anses transportören inte ha rätt att utelämna uppgifter som han tror är felaktiga eller som han inte haft rimliga möjligheter att kontrollera. I stället skall han föra in uppgifterna med förbehåll för att de är eller kan vara felaktiga. Allmänt formulerade reservationer av typen "said to be" har emellertid inte godtagits om transportören haft rimliga möjligheter att kontrollera avlastarens uppgifter om godset.[25]

I överensstämmelse med nordisk rätt slår Hamburgreglerna fast att transportören eller den som handlar på hans vägnar *skall* införa lämnade uppgifter, dock med förbehåll för att dessa kan vara felaktiga eller att rimlig möjlighet till kontroll inte förelegat. Verkan av att förbehåll inte gjorts enligt denna huvudregel framgår av artikelns övriga stycken.

Bestämmelserna om konossementets bevisverkan överensstämmer i sak med motsvarande Haag-Visbyregler. De innebär att transportören har ett fingerat transportansvar för uppgifterna i konossementet. Bestämmelserna har sin bakgrund i engelsk rätt och passar mindre väl in i andra rättssystem. Försök gjordes under konferensarbetet – främst från norsk sida – att ersätta dessa bestämmelser med regler om direkt ansvar för försummad undersöknings- och upplysningsplikt men hade ingen framgång. Liksom hittills finns dock inget hinder mot att i nationell rätt supplera konventionens bestämmelser med regler om direkt uppgiftsansvar av den typ som finns i 162 § sjölagen.

Konossementet har också bevisverkan i fråga om mottagarens skyldighet att betala frakt och ersättning för överliggetid. Saknas det uppgifter härom – vilket vad avser ersättning för överliggetid även inkluderar de ytterligare belopp som skall betalas – skall mottagaren inte anses ha sådan skyldighet med mindre annat visas. Mot godtroende konossementsinnehavare kan motbevisning dock inte föras. Bestämmelsen svarar mot 112 och 160 §§ sjölagen men är ny i förhållande till Haag-Visbyreglerna.

[24] Om konossementsansvaret se prop. 1973:137 s. 71–77 och s. 125–129.
[25] Jfr *Oljeslageriet* NJA 1949 s. 449 I, där kraven på vad transportören skall kunna kontrollera har ställts mycket högt.

Artikel 17. Avlastarens garantiansvar

Artikeln behandlar dels avlastarens garantier rörande uppgifter i konossementet, dels de problem som kan uppkomma genom bruket av s.k. *backletters* (indemnitetsförklaringar), dvs. åtagande från avlastaren att ersätta transportören för ersättning som han har tvingats utge på grund av att konossementet innehållit felaktiga eller ofullständiga uppgifter.

Reglerna om garantiansvaret, som i huvudsak överensstämmer med Haag-Visbyreglerna, väckte inte någon större debatt under konferensen. Frågan om backletters kom däremot att debatteras desto livligare. I konventionsarbetets inledningsskede förelåg nämligen – särskilt från u-ländernas sida – flera långtgående förslag till sanktioner mot användandet av backletters. Bl.a. föreslogs att backletters alltid skulle vara ogiltiga, oavsett vad transportören insett eller bort inse beträffande konossementsuppgifternas oriktighet. På grund av det hårda motstånd som såväl i-länderna som öststatsländerna satte upp kom emellertid de slutligt föreslagna reglerna att bli åtskilligt mer nyanserade.

Backletters får inte åberopas gentemot tredje man, något som av många delegationer uppfattades som självklart. Däremot skall ett backletter kunna åberopas i förhållandet mellan transportören och avlastaren. Undantag från sistnämnda regel uppställs emellertid för det fallet att transportören handlar i syfte att vilseleda tredje man och denne sedan vidtar åtgärder i förlitan på konossementets riktighet. I sådant fall kan transportören inte framställa krav mot avlastaren på grund av indemnitetsförklaringen. Man kan inte heller gentemot tredje man åberopa någon ansvarsbegränsning.

Bestämmelserna är, som nämnts, en kompromiss och inte okontroversiella. Det har särskilt påtalats att de leder till att avlastaren, i vars intresse ett bedrägligt förfarande kommer till stånd, går fri från ersättningsskyldighet mot transportören, som av kommersiella skäl kan ha känt sig pressad att uppfylla avlastarens önskemål om ett rent konossement. Å andra sidan har det framhållits, att det i de flesta rättssystem är en allmän rättsgrundsats, att handlingar som strider mot lag och goda seder inte kan åberopas som grund för betalningsskyldighet. Detta torde vara fallet även i nordisk rätt. Med hänsyn härtill och till att det i 162 § sjölagen redan finns en bestämmelse om obegränsat skadeståndsansvar gentemot tredje man torde bestämmelserna vara i överensstämmelse med nordisk rätt.

Artikel 18. Andra dokument än konossement

Denna artikel föreskriver att andra transportdokument än konossement (dvs. icke-negotiabla dokument) utgör bevis för att ett trans-

portavtal träffats och att godset mottagits i det skick som beskrivits i handlingen, således två grundläggande funktioner för ett transportdokument. Ett dokument som kommit till särskild användning är *sjöfraktsedeln "sea waybill"*. Frågan om att närmare reglera dokumentens användning och innehåll tilldrog sig ringa uppmärksamhet under konventionsarbetet.

Artikel 19. Underrättelse om förlust, skada eller dröjsmål

Artikeln innehåller bl.a. regler för underrättelse om förlust av eller skada på transporterat gods samt förlust eller skada till följd av dröjsmål med godsets utlämnande. Bestämmelserna är dock inga reklamationsregler i egentlig mening, innebärande att talerätten bortfaller vid utebliven anmärkning, utan endast presumtionsregler för att godset utlämnats till mottagaren i det skick transportdokumentet anger eller eljest – då något dokument inte kommit till användning – i gott synligt tillstånd. I jämförelse med motsvarande Haag-Visbyregler har fristerna för underrättelse förlängts. Om en frist skulle försummas, övergår bevisbördan på mottagaren för att förlust eller skada uppkommit medan godset varit i transportörens vård.

Bestämmelsen som avser förlust till följd av dröjsmål är däremot en *reell* reklamationsregel. Regeln är ny i förhållande till Haag-Visbyreglerna och dess tillkomst får ses mot bakgrund av den uttryckliga reglering av dröjsmålsansvaret som i övrigt förekommer i Hamburgreglerna.[26]

Artikel 20. Preskription

Reglerna i denna artikel har gjorts mer detaljerade i jämförelse med motsvarande Haag-Visbyregler i syfte att undvika oklarheter och olika tolkningsproblem.

Frågan om preskriptionstidens längd tillhörde de mera kontroversiella under konventionsarbetet. Den nuvarande ettårstiden är för kort i flertalet fall där tvist har uppkommit mellan parterna varför tiden ofta förlängs genom avtal när ettårstiden håller på att löpa ut. Från redar- och försäkringshåll har emellertid framhållits att den korta tiden har den fördelen att man senast inom ett år får veta om ersättningskrav kommer att framställas eller ej. Reklamationsreglerna har nämligen – har det sagts – inte förmått tjäna detta syfte, eftersom det förekommer att lastmottagare rutinmässigt framställer anmärkning om godsskada i samband med att godset lämnas ut. Flertalet länder önskade emellertid en två-årig preskriptionstid.

[26] Se härom Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 161 ff.

Därvid hänvisade man bl.a. till att Warszawakonventionen föreskriver en preskriptionstid om två år. Det bör emellertid framhållas att reklamationsreglerna i Warszawakonventionen har ett annat innehåll (förlust av talerätten).

Således förlängs preskriptionstiden från ett till två år och denna frist skall – med undantag för vad som föreskrivs i artikel 24 om gemensamt haveri – också generellt tillämpas på *alla* typer av krav som hänför sig till transportavtalet. Detta innebär att också transportörens eventuella krav gentemot avsändaren preskriberas inom denna tid och att regeln skall tillämpas oberoende av om en talan har inom- eller utomkontraktuell grund.

Artikel 21. Jurisdiktion

Artikeln innehåller regler som begränsar giltigheten av vissa jurisdiktionsklausuler. Några motsvarande bestämmelser finns inte i Haag-Visbyreglerna. Linjekonossementen innehåller därför ofta klausuler om att talan endast får föras vid domstol i redarens hemland. Klausulerna har i vissa länder, t.ex. USA och Australien, ansetts ogiltiga på den grunden att de gynnar transportören på ett obehörigt sätt. I svensk rätt har de däremot erkänts.[27] Ifrågavarande bestämmelser väckte därför av förståeliga skäl en livlig debatt under konferensen. Några stater ansåg att bestämmelserna borde utgå helt.

I principiell överensstämmelse med vad som föreskrivs i andra konventioner (t.ex. Warszawakonventionen, CMR och Aténkonventionen) anges ett antal jurisdiktioner med en naturlig anknytning till transportavtalet, där käranden efter eget val kan väcka talan. Käranden, som kan vara såväl transportören som avsändaren, har således alltid rätt att välja mellan de uppräknade jurisdiktionerna, även om transportavtalet innehåller bestämmelser om exklusiv kompetens för visst lands domstolar. Talan kan vidare väckas även i icke-konventionsstat. Vissa delegationer, bl.a. den sovjetiska, önskade visserligen begränsa jurisdiktionsvalet till enbart kontraktsslutande stater, men det ansågs inte troligt att en domstol i en icke-konventionsstat skulle känna sig bunden av en sådan bestämmelse för den händelse en tvist skulle ha nära anknytning till den staten. Man menade att utsikterna att en sådan domstol skall respektera att avtalet var underkastat konventionens bestämmelser snarare borde öka än minska om konventionens jurisdiktionsbestämmelser inte var inskränkta till enbart konventionsstater.[28]

[27] Jfr Siesby, i AfS Bd 4 s. 358 ff; Nadelmann, Choice-of-Court clauses in the United States: The road to Zapata, The American Journal of Comparative Law Vol. 21 s. 136. Se även de svenska målen NJA 1949 s. 724 och 1969 s. 529, jfr även NJA 1973 s. 625.

[28] Även CMRs jurisdiktionsregler bygger på denna tanke; jfr CMR artikel 31:1 och artikel 6:1 k) samt prop. 1968:132 s. 52.

Från nordamerikansk sida var man särskilt angelägen om att en lastägare efter arrest av ett fartyg skulle kunna fullfölja sitt krav genom s.k. "in-rem action", dvs. talan riktad mot fartyget, varigenom han skulle ha möjlighet att få täckning för sitt krav. Enligt amerikanerna skulle bestämmelserna i första stycket därför inte få begränsa rätten att föra talan vid arrestforum och konossementsklausuler som begränsade denna rätt skulle vara ogiltiga. Förslaget stöddes av u-länderna. Från sjöfartsländernas sida motarbetades emellertid förslaget, eftersom det innebar att praktiskt taget obegränsade möjligheter därmed öppnades för lastägare att väcka talan i jurisdiktioner som inte hade någon anknytning till transportavtalet. Så småningom lyckades man kompromissvis uppnå enighet om en utvidgning av kretsen av fora. Talan får nämligen även väckas vid domstolen för den *hamn i konventionsstat* där fartyget med vilket godset transporterats eller fartyg tillhörande samma ägare har belagts med kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd. Om svaranden, dvs. redaren, ställer fullgod säkerhet för kravet har han emellertid rätt att få talan vid arrestforum överflyttad till någon av de domstolar som anges i första stycket. Vilken av dessa domstolar som skall handlägga målet beror sedan på kärandens val.

Efter det att tvist uppstått mellan parterna får de fritt komma överens om var tvisten skall handläggas. Det är s.k *förhandsavtal* som således inte får förekomma i den mån de inskränker kärandens rättigheter enligt denna artikel.

Artikel 22. Skiljedom

Denna artikel anger att *skriftliga* skiljedomsklausuler i princip är tillåtna och bindande för motparten. För att förhindra ett kringgående av kravet att en tvist skall handläggas på en ort med naturlig anknytning till transportavtalet har dock på motsvarande sätt som i artikel 21 begränsningar gjorts i möjligheten att avtala om exklusiv kompetens för skiljenämnd i ett visst land.

Vidare framgår att avtalsvillkor som strider mot artikelns bestämmelser är ogiltiga såvida inte avtalet ingåtts efter det att tvist uppkommit mellan parterna. Till skillnad från vad som gäller enligt exempelvis Warszawakonventionen förblir dock skiljeavtalet som sådant giltigt. De ogiltiga villkoren ersätts endast av ifrågavarande konventionsbestämmelser.

Artikel 23. Avtalsvillkor

Artikeln föreskriver att varje avtalsvillkor som strider mot konventionsbestämmelserna är ogiltigt. Vidare anges uttryckligen att ett

ogiltigt avtalsvillkor inte påverkar giltigheten av transportavtalet i övrigt.

Särskilt från u-ländernas sida ansågs att regleringen av konventionsstridiga avtalsvillkor även borde kombineras med sanktioner mot sådana villkor. Efter åtskillig diskussion enades man under konventionsarbetet om en kompromisslösning. Enligt denna lösning skall transporthandlingarna innehålla uppgift om att konventionens bestämmelser är tillämpliga och att dessa tar över varje villkor som avviker från konventionen till nackdel för avsändare, avlastare eller mottagare. Om transportören trots detta åberopar sig på ogiltiga villkor eller om han försummat sin uppgiftsskyldighet om konventionens tillämplighet är han skyldig att, förutom den skadeersättning han skall betala enligt konventionens ansvarsregler, ersätta den skadelidande för de extra kostnader denne ådragit sig för att kunna göra sin konventionsenliga rätt gällande. Vad gäller ersättningen för sak- och dröjsmålsskada är genom uttalanden under konferensen helt klart att transportören har kvar sin rätt att åberopa konventionens regler om begränsning av ansvaret.

Artikel 24. Gemensamt haveri

I denna artikel föreskrivs – i överensstämmelse med Haag-Visbyreglerna – att konventionens regler inte hindrar tillämpningen av de bestämmelser om gemensamt haveri som kan finnas intagna i transportavtalet eller i nationell lag. Vidare reglerar artikeln det slutliga ansvaret för haveri- och bärgningskostnader. Kostnadsfördelningen grundar sig på den justering som gjordes i regel D i 1974 års version av York-Antwerpenreglerna (SFS 1975:607).

Artikel 25. Andra konventioner

Artikeln anger Hamburgreglernas förhållande till bl.a. andra konventioner.

Med *första stycket* åsyftas i första hand 1976 års globalbegränsningskonvention. Under konferensarbetet framfördes ett förslag att slopa möjligheten att åsidosätta Hamburgkonventionen genom nationella begränsningsbestämmelser. Detta förslag vann dock inte gehör.

Andra stycket åsyftar 1972 års skiljedomskonvention (Moskvakonventionen). Regeln innebär att tvingande bestämmelser i en multilateral konvention skall gälla i stället för artiklarna 21 och 22 punkterna 1–3 och 5–6. Som förutsättning gäller dock att en sådan konvention var i kraft vid Hamburgreglernas antagande år 1978 och att parterna har sina huvudkontor i stater som är anslutna till en sådan konvention.

Tredje stycket gäller som uttryckligen sägs förhållandet till 1960 års Pariskonvention och 1963 års Wienkonvention, båda gällande atomansvaret. Även nationell lag kan ta över Hamburgreglerna.

I *fjärde stycket* fastställs att en konvention eller en nationell lagstiftning gäller framför Hamburgreglerna vid förlust, skada eller dröjsmål med utlämnandet av passagerares resgods. Den konvention som åsyftas är 1974 års Aténkonvention.

Femte stycket åsyftar i första hand CMR- och CIM-transporter (numera COTIF (CIM)-transporter). Regeln innebär att tvingande bestämmelser i en konvention om transport av gods med huvudsakligen annat transportmedel än fartyg skall gälla framför Hamburgreglerna. Regeln gäller även framtida revisioner av en sådan konvention, vilket tar sikte särskilt på framtida revisioner av COTIF (CIM).

Under konferensen framfördes också förslag till bestämmelse rörande förhållandet till en framtida konvention om multimodala transporter (1980 års Genèvekonvention). Förslaget blev dock nedröstat och bestämmelsen fick utgå.

Artikel 26. Beräkningsenhet

Denna artikel anger att särskilda dragningsrätter (SDR) skall användas som beräkningsenhet i konventionen. I artikeln har därför upptagits bestämmelser som motsvarar dem i 1976 års globalbegränsningskonvention (artikel 8).

Artikel 27–34. Slutbestämmelser

Dessa artiklar innehåller bestämmelser av formell art och deras text behöver ingen särskild kommentar utöver följande.

Enligt *artikel 30* träder konventionen i kraft ett år efter det att det tjugonde ratifikationsinstrumentet eller motsvarande blivit deponerat. Flertalet sjöfartsnationer ansåg dock att antalet 20 var alltför lågt och från svensk sida förklarades att 20 stycken ratifikationer var ett absolut minimum.

I syfte att påskynda en övergång från Haag/Haag-Visbysystemet till Hamburgsystemet stadgas i *artikel 31* att de förstnämnda reglerna skall sägas upp samtidigt som Hamburgreglerna tillträds. Under konferensarbetet anfördes emellertid, att bestämmelsen skulle kunna komma att verka i rakt motsatt riktning genom att stater, för att inte komma i något konventionslöst tillstånd gentemot vissa stater, skulle avvakta även dessa staters tillträdande. I all hast tillkom därför vid slutet av konferensen en tilläggsbestämmelse innebärande att uppsägningen av gamla konventionsregler kan skjutas upp under en period av högst fem år från den nya konventionens ikraftträdande.

Vad gäller revision av Hamburgreglerna såvitt avser ansvarsbelopp och beräkningsenhet får ändring ske enbart vid en väsentlig förändring i förhållande till penningvärdet. För att en ändring skall träda i kraft krävs att minst två tredjedelar av medlemsstaterna godtar den.

4.4 Frågan om Sveriges anslutning till Hamburgreglerna

Som en central uppgift för utredningen har i direktiven angetts frågan om Sveriges anslutning till Hamburgreglerna. Av redogörelsen för konventionen som lämnats i det föregående framgår att konventionsarbetet huvudsakligen syftat till att i ansvarshänseende skapa vad som av många uppfattas som en bättre balans mellan redar- och lastägarintressena i jämförelse med vad som för närvarande gäller enligt Haag-Visbyreglerna. Redarnas ansvar för det transporterade godset har utökats bl.a. genom införandet av ett allmänt presumtionsansvar för lastskador utan möjlighet till ansvarsfrihet på grund av s.k. nautiskt fel. Andra ändringar i samma riktning är den utökade ansvarsperioden samt den tvingande regleringen av s.k. jurisdiktionsklausuler. Men konventionsarbetet har också syftat till att förbättra det sjörättsliga ansvarssystemet i rättstekniskt avseende och bringa det i linje med de konventionsregleringar som gäller på andra transportområden. Av särskild vikt har därvid varit att anpassa reglerna till modern styckegodshantering.

Som en konsekvens av den ansvarsförskjutning som Hamburgreglerna innebär har anförts fördyrande effekter främst på försäkringsområdet, vilka effekter indirekt skulle påverka enskilda konsumenters kostnader. En del av de risker som varuförsäkringen hittills svarat för kommer helt klart att i fortsättningen belasta redarnas ansvarsförsäkring. Det har gjorts antagligt att som resultat härav premierna för ansvarsförsäkringen kommer att öka något. En motsvarande minskning av premierna för varuförsäkringen kan däremot inte förutses, bl.a. beroende på en förväntad ökning av regress- och skadehanteringskostnaderna hos varuförsäkringsgivarna.

Redan genom övergången till ett nytt system uppkommer med nödvändighet ökade kostnader. De nya reglerna kräver en ändrad administration och ny handläggningsmetodik hos såväl ansvars- som varuförsäkringsgivarna. Man måste också räkna med en ökning av dagens regressvolym – med därtill hörande processkostnader – till dess en ny rättspraxis vuxit fram kring det nya regelsystemet. På varuägarhåll uppfattas dock de i initialskedet ökade försäkringskostnaderna vara av underordnad betydelse i beaktande av de för varuägarna förbättrade ansvarsreglerna vid en anslutning till Hamburgkonventionen.

Vid 1973 års sjölagsändringar (prop. 1973:137 s. 43 ff) uttalades tvekan inför steget att tillträda Haag-Visbyreglerna. Haagreglerna ansågs nämligen ge uttryck för en ålderdomlig syn på problemen kring godsbefordran till sjöss och ha stora rättstekniska brister. Ett tillträde till Haag-Visbyreglerna skulle endast ses som en tillfällig förbättring i avvaktan på moderna, rättspolitiskt och rättstekniskt ändamålsenliga regler.

I ett mer långsiktigt perspektiv innebär Hamburgsystemet fördelar i förhållande till Haag-Visbyreglerna. Hamburgreglerna har bringats i överensstämmelse med utvecklingen på sjötransporternas område både rättspolitiskt och rättstekniskt. Vissa från nordisk synpunkt mindre lyckade kompromisser föreligger – exempelvis ansvarsreglerna vid brand – men flertalet av konventionens lösningar är väl förenliga med nordisk rättsuppfattning. Under konventionsarbetet utgjorde också den nordiska sjölagstiftningen i flera avseenden en direkt förebild vid reglernas utformning. Det är därför önskvärt att Sverige vid lämplig tidpunkt tillträder konventionen trots möjliga ekonomiska effekter av negativ art. En ratifikation av konventionen bör enligt utredningens överväganden dock inte ske för närvarande. Hamburgreglerna har nämligen hittills endast tillträtts av ett fåtal nationer som Sverige endast har ett begränsat handelsutbyte med.

För att i största möjliga utsträckning undgå negativa kostnads- och konkurrenseffekter bör en anslutning till Hamburgreglerna ske först sedan konventionen fått en förhållandevis vidsträckt anslutning bland Sveriges viktigaste handelspartners. Det rör sig, förutom de nordiska länderna, om EG-länderna och USA. Utredningen förutsätter härvid att regeringen följer utvecklingen i berörda länder och initierar ett konventionstillträde när nu angivna förutsättningar föreligger.

Även de övriga nordiska sjölagskommittéerna avser att förorda att Hamburgreglerna tillträds vid lämplig tidpunkt. För bevarandet av den nordiska rättslikheten bör därför frågan om en konventionsanslutning även fortsättningsvis behandlas i nordiskt samarbete.

I Hamburgkonventionens slutartiklar föreskrivs bl.a. att stat som tillträder konventionen skall säga upp Haag-Visbyreglerna under en övergångsperiod av fem år. Enligt utredningens uppfattning bör emellertid en uppsägning av Haag-Visbyreglerna ske samtidigt med ett tillträde till den nya konventionen. Genom denna samordning undviks de rättspolitiska och rättstekniska komplikationer som ett "dubbelspårigt" regelsystem skulle medföra. Utredningen har också haft detta som utgångspunkt när vissa av lagförslagen i 13 kap. sjölagen gjorts alternativa.

5 Specialmotivering

5.1 Motivering till 13 kap. sjölagsförslaget

En huvuduppgift för utredningen har varit att anpassa reglerna om godsbefordran till sjöss efter den tekniska och ekonomiska utveckling som skett efter 1936 års sjölagsändringar och som inte medhunnits vid 1973 års sjölagsändringar. Särskilt har det gällt att uppmärksamma den moderna linjefartens utveckling och plats i systemet. Avsnittet om styckegodstransporter har därför måst genomarbetas noga och framträder här i ny skepnad.

251 §

Genom förevarande paragraf införs i lagtexten några grundläggande begrepp på styckegodstransporternas område. Den systematiska uppställningen av begreppen motsvarar i stort artikel 1 i Hamburgreglerna.

I nuvarande sjörättslig terminologi brukas genomgående uttrycket *bortfraktare* varmed helt allmänt förstås den som genom avtal åtar sig befordran av gods med fartyg för annan, befraktaren.[1] Detta har sin förklaring i att man tidigare inte gjorde skillnad mellan fartygets resa och godsets resa. Men linjefartens utveckling, det ökade bruket av containers och roll on/roll off-tekniken med lastbilar och trailers, har medfört att godsets resa ofta börjar och slutar på andra orter (exempelvis inlandsterminaler) än fartygets resa gör. Vid styckegodstransport faller det sig numera, liksom vid land- och lufttransporter, naturligt att utgå från godset och dess befordran, inte från fartyget. Terminologin bör därför anpassas härtill.

Bland bestämmelserna i förevarande paragraf finns ingen definition av begreppet *transportavtal.* En sådan definition finns dock intagen i exempelvis artikel 1:6 i Hamburgreglerna. Enligt denna avses med avtal om sjötransport ett avtal varigenom en transportör mot frakt åtar sig att transportera gods till sjöss från en hamn till en annan. Om ett transportavtal förutom sjötransport avser även transport med ett annat transportmedel omfattas endast sjödelen av konventionens bestämmelser.

[1] En legaldefinition av bortfraktarbegreppet infördes i 71 § första stycket sjölagen i och med 1973 års sjölagsändringar, se prop. 1973:137 s. 113–114.

Haag-Visbyreglerna avser endast gods som transporteras enligt konossement. Konventionen hindrar dock inte konventionsstat från att utöka dess tillämpningsområde. Man har därför nordiskt enats om att ge styckegodsreglerna en så generell tillämpning att de svarar mot Hamburgreglernas systematik och terminologi. Med transportavtal åsyftas då avtal som dokumenteras med konossement, fraktsedel eller annat transportdokument eller som sker helt utan att något dokument utfärdas. Undantag görs endast för avtal genom certeparti.

För att beteckna den som åtar sig transport av styckegods har valts termen *transportör* medan begreppet *bortfraktare* enbart skall användas vid rese- och tidsbefraktning (se 312 §). Termen *avsändare* har valts för att beteckna transportörens motpart i avtalsförhållandet. På motsvarande sätt skall därför uttrycket befraktare fortsättningsvis endast avse avtalspart i befraktningsförhållanden.

Vid 1973 års sjölagsändringar infördes i 123 § bestämmelser som reglerar ansvaret när en annan transportör än den som ingått transportavtalet helt eller delvis utför transporten. Någon definition av en sådan utförande transportör togs dock inte in i lagen. På grund av det under senare tid ökade bruket av olika transportörer i olika transportled föreslås för sistnämnda transportör det särskiljande begreppet *undertransportör*. I definitionen anges som en förutsättning att annan utför transporten "i enlighet med ett uppdrag av transportören". Med detta avses att klargöra att inte bara den transportör som fått det direkta uppdraget av den avtalsslutande transportören är att anse som undertransportör utan även den som i en kedja av transportörer utför del av transporten på uppdrag av en tidigare undertransportör. Det bör i detta sammanhang särskilt observeras den ytterligare förutsättningen enligt definitionen att transportören ifråga rent faktiskt har godset i sin vård, vilket har en avgörande betydelse för ersättningsskyldigheten vid skada på godset. Se närmare vid 286 §.

I sjölagen förekommer uttrycket *avlastare* (83, 94–96, 106 och 109 §§). Anledningen till detta är att transportörens motpart i det enskilda transportavtalet själv kan utföra avlastarfunktionen, dvs. det faktiska avlämnandet av godset på kaj eller i terminal, men lika gärna låta detta ske genom en fristående avlastares försorg.[2] Termen avlastare används endast när detta är nödvändigt med hänsyn till en bestämmelses innehåll.[3]

Såsom närmare framgår av kommentaren till artikel 1:3 i Hamburgreglerna har det engelska uttrycket *shipper* fått omfatta både transportörens motpart och den som faktiskt avlämnar godset för

[2] Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 33 f.
[3] Alten i TfR 1938 s. 493. Jfr SOU 1972:51 s. 30.

transport. På grund av att avlastaren i nordisk rätt har självständiga rättigheter och skyldigheter gentemot transportören utan att vara avtalspart har det ansetts angeläget att ha en klar definition även i förevarande avseende. *Avlastare* är således den som avlämnar godset för transport. Han står utanför transportavtalet; de särskilda rättigheter och skyldigheter som föreligger mellan honom och transportören kan kallas *avlastningsförhållandet.* Som exempel på en hithörande situation kan anges det fall att köparen av en vara har att ordna skeppsrum men säljaren åtar sig att transportera godset fram till fartyget.

Såsom berörts ovan är bestämmelserna om styckegodstransporter för sin tillämpning inte beroende av att ett konossement har utfärdats. Reglerna är tillämpliga även på avtal som kommit till uttryck i andra dokument, t.ex. sjöfraktsedel, och till och med då något dokument över huvud inte utfärdats. I den definition av begreppet *transportdokument* som föreslås anges därför endast att dokumentets syfte är att vara bevis om ett transportavtal. Endast certepartier av olika slag faller utanför begreppsbestämningen eftersom de är bevis om ett befraktningsavtal (se 312 §). En annan sak är, att det bakom konossementet med dess transportavtal kan ligga ett befraktningsavtal, som är manifesterat i ett certeparti (jfr 253 §). En närmare definition av begreppen konossement och sjöfraktsedel finns i 292 och 308 §§.

Slutligen anger paragrafen att med *konventionen* avses 1924 års konossementskonvention med tilläggsprotokoll 1968 och 1979 (Haag-Visbyreglerna). I det alternativa förslaget avses 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna). Med *konventionsstat* förstås i båda alternativen en stat som är bunden av den tillämpliga konventionen.

252 §

Denna paragraf anger styckegodsreglernas geografiska tillämpningsområde.

Enligt *första stycket* gäller bestämmelserna i detta kapitel vid inrikes fart i Sverige samt vid internordisk fart. Gentemot den nuvarande regleringen i 169 § första stycket sjölagen, där det anges att lagen i den stat där avgångsorten är skall tillämpas, föreligger således den skillnaden att svensk rätt kommer till användning vid svenska domstolar även när transporten äger rum från ett annat nordiskt land eller mellan nordiska länder. Någon praktisk skillnad bör detta knappast innebära eftersom styckegodsreglerna avses bli i det närmaste identiska i de nordiska länderna. I sista punkten görs dock undantag från principen om tillämpning av domstolslandets lag

vid inrikes transporter i Danmark, Finland och Norge. Regeln tar sikte på den situationen, att man i de nordiska länderna eller i något av dem skulle vilja införa ett enhetligt ansvarssystem för alla slag av eller vissa inrikes transporter.

Andra stycket är uppdelat i punkter med Hamburgreglerna som förebild. I samtliga angivna fall skall svensk lag tillämpas.

Punkt 1 anger som förutsättning att den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat. Detta innebär att all fart från en konventionsstat är underkastad svensk lag även om bestämmelseorten ligger i en icke-konventionsstat.

Punkterna 2 och 3 anger all avtalad fart till Norden som lex fori-grundande. Styckegodsreglerna skall således tillämpas antingen när den lossningshamn som avtalats ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge eller när den faktiska lossningshamnen ligger i en nordisk stat och denna avtalsvis har angetts som en av flera alternativa lossningshamnar. I det alternativa förslaget utökas i enlighet med principerna i Hamburgreglerna tillämpningen av lex fori att avse all avtalad fart till hamn i konventionsstat.

Punkt 4 gäller fart där transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat. Det får därvid antas att hänsyn tas till den ort, där dokumentet enligt dess text har utfärdats.

Punkt 5 anger de fall då transportdokumentet innehåller en s.k. paramountklausul som hänvisar till konventionen eller till en på denna grundad lag i konventionsstat. Även i dessa fall skall de svenska styckegodsreglerna tillämpas. I förhållande till vad som nu gäller enligt 169 § andra stycket första punkten och 170 § sjölagen föreligger således den skillnaden att som huvudregel annan konventionsstats lag inte tillämpas resp. att paramountklausuler som hänvisar till annat lands konventionslagstiftning inte respekteras.

Genom *tredje stycket* får avtalsparterna undantagsvis en fortsatt möjlighet att hänvisa till annan konventionsstats lag vid cross trade, dvs. fart där fartygen inte anlöper nordisk hamn. Lagvalet behöver inte ha anknytning till lastnings- eller lossningshamnen. Den enda förutsättningen är att hänvisningen sker till konventionsreglerna som sådana eller på dessa grundad lag i någon konventionsstat.

253 §

I denna paragraf regleras styckegodsreglernas tillämplighet i förhållande till bl.a. certepartifart.

Som nämnts vid 251 § skall styckegodsreglerna som huvudregel inte gälla certepartier. Har konossement utfärdats enligt ett certeparti blir dock enligt *första stycket* bestämmelserna tillämpliga på konossementet i den mån detta bestämmer rättsförhållandet mellan transportören och konossementsinnehavaren. Regeln, som reflekte-

rar principerna i artiklarna 1 b) och 5 i Haag-Visbyreglerna och som motsvarar bestämmelsen i 169 § andra stycket sjölagen, innebär att styckegodsreglerna blir tillämpliga vid skada på godset inte i förhållandet mellan trampredaren och dennes befraktare utan först när konossementet är utfärdat till annan än befraktaren eller har överlåtits på ny innehavare. Men reglerna kan även åberopas av en befraktare i den mån de hänför sig till konossementets övriga funktioner, exempelvis att vara bevis om godsets tillstånd vid avlämnandet eller att reglera utlämningsförfarandet.[4]

Andra stycket innehåller vissa särbestämmelser för s.k. paraplykontrakt.[5] Motsvarande bestämmelser finns i artikel 2:4 i Hamburgreglerna. Vid sådana kontrakt skall styckegodsreglerna tillämpas på varje resa. Om resan är underkastad ett certeparti gäller dock reglerna i första stycket. Bestämmelsernas tillämplighet inträder i och med att en resa konkretiseras genom nomineringen av ett fartyg (se exempelvis 357 §).

Styckegodsreglerna är inte tillämpliga på ett transportavtal som är underkastat en internationell konvention om annan transport än sjötransport. Ett uttryckligt förtydligande om detta i lagtexten har inte ansetts vara nödvändigt.

254 §

I denna paragraf anges omfattningen av den tvingande regleringen. Bestämmelserna motsvarar i huvudsak 168 § sjölagen samt artikel 3:8 i Haag-Visbyreglerna och artikel 23 i Hamburgreglerna.

I *första stycket* slås fast att styckegodsreglerna är tvingande. Detta gäller även reglerna om jurisdiktionsklausuler och skiljeförfarande i 310–311 §§ samt de särskilda preskriptionsreglerna i [368] § första stycket 5 och fjärde stycket sjölagen vid styckegodstransport. Varje avtalsklausul som strider mot dessa bestämmelser, och inte bara sådana som strider mot ansvarsreglerna, är således ogiltig. För att någon oklarhet om vad som i övrigt gäller när avtalet innehåller en ogiltig klausul inte skall föreligga har angetts att övriga bestämmelser i avtalet förblir giltiga.

Ett avtalsvillkor varigenom förmån på grund av försäkring tillfaller transportören, s.k. benefit of insurance-klausul, eller liknande överenskommelser skall liksom tidigare likställas med ansvarsfriskrivning. I sista punkten av förevarande stycke har därför uttryckligen angetts att klausuler av detta slag är ogiltiga. Detta motsvarar vad som stadgas i 168 § första stycket andra punkten sjölagen.

[4] Rent terminologiskt kan transportören uppträda i två skepnader. Samtidigt som han är *transportör* i förhållande till en tredje man som innehar konossementet är han *bortfraktare* i det bakomliggande certepartiförhållandet. Angående definitionen av bortfraktare, se 312 §.

[5] Bestämmelser om kvantumkontrakt finns i 353–362 §§.

Andra stycket innehåller en uppräkning av bestämmelser som undantas från den tvingande regleringen. Reglerna saknar motsvarighet i såväl Haag-Visbyreglerna som Hamburgreglerna och är av sådant slag att de bör ha en dispositiv karaktär. I andra punkten slås också fast att transportören kan påta sig ett längre gående ansvar än vad som följer av styckegodsreglerna. Varken Haag-Visbyreglerna eller Hamburgreglerna hindrar en sådan reglering, något som emellertid kan förekomma i andra konventionssammanhang.

När ett transportavtal är underkastat konventionen eller motsvarande bestämmelser i nationell lag åligger det enligt *tredje stycket* transportören att upplysa om detta i det använda transportdokumentet samt att även ange att villkor som strider mot den tvingande regleringen är ogiltiga. I artikel 23 i Hamburgreglerna finns även intagen en sanktionsbestämmelse för det fall transportören åberopar sig på ogiltiga villkor eller försummar sin upplysningsplikt. Någon motsvarande regel har inte ansetts vara nödvändig i de nordiska styckegodsbestämmelserna.

Det finns även fortsättningsvis skäl att låta transport av ovanligt gods eller transport under särskilda förhållanden falla utanför den tvingande regleringen. *Fjärde stycket* motsvarar således 168 § fjärde stycket sjölagen. I förhållande till nu gällande lag har dock de särskilda dokumentskraven som förhindrar omsättning slopats, eftersom bestämmelsen i praktiken inte berör gods avsett för vidareförsäljning.

I 168 § andra stycket sjölagen stadgas för närvarande att bortfraktaren får träffa överenskommelse rörande gemensamt haveri även om detta skulle strida mot den tvingande ansvarsfördelningen. Regeln bygger på artikel 5 i Haag-Visbyreglerna. En motsvarande regel finns även intagen i artikel 24 i Hamburgreglerna. En regel av motsvarande innebörd torde inte vara behövlig i den nordiska lagstiftningen. I händelse av gemensamt haveri skall nämligen enligt nordisk rätt bidragsskyldigheten bland haveriintressenterna fastställas uteslutande med utgångspunkt i reglerna om haveri i [sjunde] kapitlet sjölagen.[6]

255 §

Såväl Haag-Visbyreglerna som Hamburgreglerna saknar bestämmelser om avlämnande av godset. Paragrafens *första punkt* motsvarar 89 § första stycket första punkten sjölagen. Där sägs att godset skall avlämnas *vid fartygets sida*. I äldre tid, då avlastare och mottagare själva passade sitt gods vid fartygets sida, motsvarade en sådan regel den praktiska verkligheten. Den moderna styckegods-

[6] Se särskilt regel D i York-Antwerpenreglerna 1974 samt Ds Ju 1977:6 s. 58.

hanteringen föregår emellertid på annat sätt. I dag har linjen ofta en egen terminal i vilken godset tas emot för transport. Vidare finns självständiga landorganisationer som fullgör ombordtagningsfunktionerna. Godset avlämnas vanligtvis till ett terminalföretag som förvarar detta till dess att det kan föras ombord.

Men även om detta är regel vid linjetrafik som anlöper större hamnar förekommer dock fortfarande styckegodstransporter, särskilt i den mindre farten, där godset inte avlämnas vid en terminal. Svårigheten att finna ett uttryck som anger platsen för godsets avlämnande och som samtidigt täcker alla skiftande förhållanden kvarstår därför. Det föreslås sålunda att, om avtalsparterna inte kommit överens om annat, godset skall avlämnas på den plats som transportören har angett. Detta innebär att det alltid åligger transportören att närmare ange platsen för avlämnandet.

Godset skall också enligt förslaget avlämnas *inom den tid* som transportören har angett. Detta motiveras av att godset bör finnas tillgängligt för transportören på sådan tid att han kan rangera trailers, placera farligt gods på anvisad plats osv.

Andra punkten motsvarar 90 § andra stycket sjölagen och någon ändring i sak åsyftas inte. Endast ordvalet har anpassats till styckegodshanteringen. Här bör därför framhållas att transportören inte ensam har bestämmanderätten över hur godset skall avlämnas.[7] Även avsändaren kan ha beaktansvärda synpunkter på godsets stuvning.

Med *sättet för avlämnandet* förstås dels den ordning i vilken godset avlämnas, dels det sätt på vilket godset har anpassats till ombordtagandet. När godset avlämnas vid terminal har ordningen och sättet normalt ingen betydelse. Vid vissa typer av styckegodstransporter kan dock transportören ha anledning att vilja ha godset avlämnat på särskilt sätt.[8]

När det gäller *godsets skick* får beträffande emballage praxis vid olika fart och godsslag största betydelse såvida parterna inte överenskommit om annat. Godset skall avlämnas så att det kan tas ombord *bekvämt och säkert.* Med ordet bekvämt avses inte annat än vad som i nuvarande lagtext uttrycks med ordet bekvämligen. Godset skall således vara ändamålsenligt ordnat för hantering och transport. Om exempelvis trävaror transporteras i ett system som är uppbyggt för enhetslastat gods, skall avsändaren se till att varorna avlämnas i bandade buntar, vilkas yttermått passar in i systemet.

Det åligger vidare avsändaren att svara för att godset kan hanteras och transporteras på ett säkert sätt, dvs. godset skall vara förpackat så att det vid normal hantering och transport inte kommer till skada.

[7] NJA II 1936 s. 351.
[8] Jfr ND 1928 s. 218 och 1924 s. 247 (UfR 1924 s. 728).

Är godset förpackat på gängse sätt blir det därför vanligtvis transportören som får svara för uppkomna skador. Kravet på emballage varierar dock som nämnts i skilda trader och för olika typer av varor. Fabriksnya bilar, exempelvis, transporteras vanligen helt oemballerade. Vid sådana transporter blir det då ofrånkomligt att vissa skador uppkommer. Är dessa av endast ringa omfattning är transportören fri från ansvar, så länge som sådana skador framstår som normala. I modern linjefart har skadefrekvensen kunnat nedbringas i ökad utsträckning. Detta beror på att bilarna körs ombord och iland. Men detta kräver samtidigt en särskild omsorg, och i nyare utländsk praxis har domstolarna varit benägna att lägga ett allt större ansvar på transportören.[9]

Ett speciellt problem föreligger när avsändaren själv packar en container eller liknande transportanordning och därefter avlämnar transportanordningen till transportören. I dessa fall räcker det inte med att de enskilda godsenheterna är tillfredsställande packade. Även den inre stuvningen måste vara sådan att godset inte skadas, t.ex. genom att komma i rörelse inne i transportanordningen. Som framgår av 256 § har transportören i och för sig skyldighet att i skälig omfattning undersöka hur godset har förpackats. När godset vid avlämnandet är stuvat i container eller liknande behöver han dock besiktiga denna invändigt endast när det finns särskild anledning att misstänka att godset är bristfälligt förpackat, stuvat eller säkrat (se kommentaren till nästa paragraf).

I 89 § första stycket sjölagen anges också att bortfraktaren skall ta ombord godset och ombesörja stuvningen. Skäl föreligger inte att ta in en motsvarande bestämmelse bland styckegodsreglerna. Parternas skyldigheter framgår redan av att godset skall avlämnas på plats som transportören angett.

256 §

Paragrafen saknar motsvarighet i såväl Haag-Visbyreglerna som Hamburgreglerna och är även ny i förhållande till nuvarande sjölag.

Första stycket anger transportörens allmänna skyldighet att undersöka om godset har förpackats på ett tillfredsställande sätt. Vad som skall anses vara *skälig omfattning* måste avgöras från fall till fall. Klart är att det yttre emballaget skall avsynas och kontrolleras. Detta gäller såväl enskilda godsenheter som transportanordningar för enhetslastning, t.ex. containrar och trailers. Har transportören på grund av tidigare erfarenheter eller eljest anledning att misstänka brister även om några sådana inte framgår av en ytlig besiktning,

[9] Se i detta sammanhang rättsfallen *Traviata*, ND 1965 s. 308, *Continental shipper*, Canada, Federal Court of Appeal, 19.12.75., Ll L Rep. 234 (1976) samt *Birkshire*, Belgium, Commercial Court of Antwerp, 24.9.74 IPA 31 (1977).

måste en noggrannare undersökning göras. Kontrollen av förpackningen skall inriktas inte endast på om det ifrågavarande godset kan komma till skada eller ej utan även på risken att godset på grund av föreliggande brister kan förorsaka skada på människor, annat gods eller egendom.

Regeln i *andra punkten* föreslås till ledning vid bedömningen av de problem som belysts bl.a. genom rättsfallet *Tor Mercia* NJA 1977 s. 49. Vid transport med ett ro/ro-fartyg kom lasten på en med presenning täckt trailer i rörelse och föll mot lasten på en bredvidstående trailer och orsakade därvid skada. Den förstnämnda trailern hade stuvats av transportkunden och avlämnats färdiglastad till rederiet. Domstolen ansåg, med utgångspunkt från att redaren skulle sörja för stuvningen, att det ålåg redaren att kontrollera att även den inre stuvningen skett enligt lämplig metod, att använt materiel var av godtagbar beskaffenhet, att säkringsanordningarna var betryggande samt att lastenheten även i övrigt uppfyllde gängse säkerhetskrav. Det förefaller inte vara realistiskt eller lämpligt att därvid ålägga redaren ett ansvar som innebär skyldighet att öppna varje transportanordning av enhetskaraktär för att kontrollera att stuvningen skett på vederbörligt sätt. Bestämmelsen har därför inskränkts till de fall då *särskild anledning* förekommer att misstänka brister av något slag. Sådan misstanke kan exempelvis uppkomma då enheten företer yttre skador men också på grund av kännedom om brister vid tidigare transporter. Har avsändaren avlämnat en färdiglastad transportenhet, behöver transportören inte öppna denna för invändig kontroll utan endast vidta skälig yttre kontroll. Om transportören har anledning att misstänka bristfälligheter i fråga om förpackning, stuvning eller säkring måste han dock besiktiga transportanordningen även invändigt.

Andra stycket reglerar transportörens åligganden när brister har upptäckts. Avsändaren skall underrättas om bristerna och i första hand ges tillfälle att undanröja dem. Kan detta inte ske, och är bristerna inte av det slaget att transportören skäligen kan åtgärda dem, föreligger inte någon skyldighet att transportera godset. Underrättelsen kan även lämnas till avlastaren såsom ombud för avsändaren.

257 §

Paragrafen motsvarar 92 § sjölagen samt artikel 13:1 och 13:2 i Hamburgreglerna. Den anger avsändarens skyldigheter vid transport av farligt gods.

Första stycket innehåller föreskrifter om märkning och avsändarens upplysningsplikt. Däremot finns inga föreskrifter om hur farligt gods skall förpackas och hanteras. Sådana föreskrifter förekommer

dock i den offentligrättsliga lagstiftningen. Om avsändaren försummar sina skyldigheter enligt denna paragraf blir han ansvarig enligt 291 § för den skada som uppkommer.

Bestämmelser om farligt gods finns bl.a. i lagen (1982:821) om transport av farligt gods med tillhörande förordning (1982:923). Beträffande sjötransporter har sjöfartsverket meddelat särskilda föreskrifter i en kungörelse om transport till sjöss av farligt gods i förpackad form m.m. (SJÖFS 1984:17). Angivna bestämmelser bygger på internationella överenskommelser, bl.a. 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, kallad SOLAS 1974, och den av IMO utarbetade IMDG-koden (International Maritime Dangerous Goods Code).[10]

Bestämmelsen innehåller inte någon definition av begreppet *farligt gods*. Begreppet skall endast ses som en samlingsbenämning på olika ämnen och anordningar som på ett eller annat sätt kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom. För en närmare bestämning måste ledning sökas i första hand bland de offentligrättsliga reglerna. Lagen om transport av farligt gods innehåller exempelvis en uppräkning av olika typer av varor som skall anses farliga och den tillhörande förordningen en indelning i klasser. I sjöfartsverkets ovan angivna kungörelse föreskrivs vidare att SOLAS 1974 kapitel VII och IMDG-koden skall äga tillämpning. Inte heller dessa regelverk definierar farligt gods. Även här beskrivs olika slag av gods såsom farligt genom uppräkning och indelning i klasser. Men även om det ifrågavarande godset inte omfattas av nämnda säkerhetsföreskrifter bör observeras att detta inte utesluter att godset ändå kan anses som farligt enligt denna paragraf.[11]

Enligt 92 § sjölagen åligger det avlastaren att iaktta upplysningsskyldigheten medan befraktaren hålls ansvarig för skada som orsakas av att farligt styckegods har lastats utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet. I förevarande bestämmelse föreslås den ändringen att upplysningsskyldigheten läggs på avsändaren. På så sätt blir den upplysningsskyldige och den ansvarige samma person.

Enligt förslaget föreligger en absolut skyldighet att märka farligt gods. Eftersom sättet att märka godset kan variera beroende på vilken typ av gods det är fråga om har inte närmare angetts hur märkningen skall ske, endast att denna skall göras på *lämpligt sätt*. Om däremot särskilda märkningsföreskrifter (symboler m.m.) gäller för det gods varom är fråga skall givetvis dessa föreskrifter iakttas.

Vad som skall anses vara underrättelse *i god tid* får bedömas med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet. Bl.a. måste hänsyn tas till hur godsets beskaffenhet och de erforderliga säkerhetsåt-

[10] Se närmare prop. 1981/82:94.
[11] Jfr prop. 1974:33 s. 82–83.

gärderna kan påverka lastplanen. Många gånger kan det räcka att transportören och undertransportören får besked om godsets beskaffenhet och eventuella säkerhetsåtgärder vid avlämnandet. I andra fall fordras att underrättelse lämnas vid en betydligt tidigare tidpunkt för att nödvändiga åtgärder skall hinna vidtas. Att underrättelse lämnas vid bokningen kan vara tillräckligt om godset sedan avlämnas till transportören. Om avlämnandet sker till annan än den hos vilken bokning har gjorts måste dock underrättelse lämnas med samma tidsmarginal även till den senare.

Andra stycket innehåller en föreskrift om upplysningsskyldighet även i andra fall då godset är av sådan beskaffenhet att transporten kan medföra risker eller väsentliga olägenheter. Bestämmelsen, som motsvarar 92 § andra stycket sjölagen, avser situationer då godset inte är farligt i sig självt. Som exempel kan nämnas krigskontraband eller gods av annan känslig natur, som kan föranleda internationella förvecklingar eller i vart fall betydande olägenheter för transportören (embargon e.d.). Det kan också röra sig om produkter där farligheten aktiveras först i förening med vissa andra omständigheter, exempelvis lastning invid ett visst annat ämne, förhöjd temperatur som medför explosionsbenägenhet och liknande.

Särskilda ansvarsbestämmelser för farligt gods finns i 291 §. Det kan också erinras om skyldigheten enligt 260 § att i vissa fall betala frakt trots att godset inte finns i behåll vid transportens slut.

258 §

Paragrafen motsvarar 93 § första stycket sjölagen.

Föreskriften om skyldighet att lämna upplysning om när gods fordrar särskild vård grundas på tanken att avsändaren är den som bäst känner till godset och det särskilda krav på vården av detta som kan föreligga. Vad som skall avses med *särskild vård* får avgöras från fall till fall. Det är nämligen givet att man av en yrkesmässig transportör kan kräva en ganska omfattande varukännedom. Ibland kan transportören till och med ha en större kunskap än avsändaren om hur godset skall transporteras.

Underrättelse om att gods fordrar särskild vård skall, på samma sätt som vid farligt gods, lämnas till transportören och den undertransportör till vilken avsändaren avlämnar godset. Även i fråga om innebörden av uttrycket *i god tid* kan hänvisas till vad som sagts under 257 §. Underrättelsen måste således lämnas så lång tid i förväg att praktiska möjligheter föreligger att förbereda mottagandet.

Vid behov skall godset märkas. Regeln har tillkommit för att så långt möjligt eliminera risken för sammanblandning av gods med

olika vårdbehov.[12] I vissa fall är märkning dock inte nödvändig, exempelvis när en kylredare tar emot kyl- och fryslaster av normalt slag.

Brister avsändaren i sin skyldighet att lämna föreskrifter eller att märka godset kan detta påverka transportörens skadeståndsansvar. Enligt 275 § första stycket är nämligen transportören helt fri från ansvar om han kan visa att fel eller försummelse inte förelegat på hans sida.

Regeln i 93 § andra stycket sjölagen föreslås utgå såsom onödig. Någon skillnad mot vad som nu gäller är dock inte avsedd. Eftersom transport av det slag som det här är fråga om normalt sker med iakttagande av sådana försiktighetsåtgärder som bevakning eller placering av godset i fartygets strongrum, måste avsändaren ändå upplysa transportören om godsets speciella art.

259 §

Bestämmelser om utfärdande av bevis på godsets mottagande finns i 94 § sjölagen. Därmed avses i första hand s.k. styrmanskvitton eller liknande mottagningshandlingar som utfärdas av befälhavaren eller styrmannen. I modern linjefart är dock vanligt att en självständig terminaloperatör har bemyndigats att utfärda kvitton på mottagen last, s.k. terminalkvitton. Avfattningen av texten i första stycket har därför anpassats till detta. Att transportören kan bemyndiga annan att i sitt ställe underteckna ett kvitto på mottaget gods följer av vanliga fullmaktsregler. Bestämmelsen gäller gentemot såväl transportören som en undertransportör.

Kvitto behöver endast utfärdas om den som avlämnar godset begär det. Bestämmelsen får ses som en ordningsföreskrift när annat inte har avtalats. Ett kvitto av detta slag har således, till skillnad från exempelvis konossementet, endast funktionen av bevis om att visst gods blivit mottaget.

Vid godsets avlämnande kan även konossement och andra transportdokument utfärdas. *Andra stycket* hänvisar till de lagrum som då blir tillämpliga.

260 §

Paragrafen motsvarar bestämmelserna i 124 och 125 §§ sjölagen. Motsvarande bestämmelser för befraktning finns i 317 och 335 §§.

Med bestämmelsen i *första stycket första punkten* åsyftas inte någon principiell ändring i förhållande till gällande regler. Tidpunkten för fraktens fastställande har dock justerats något med

[12] NJA II 1936 s. 356.

hänsyn till att godset vanligtvis avlämnas i terminal. Bestämmelsen har dock liten praktisk betydelse på linjefartens område där frakten normalt följer prislistor och tariffer som transportören offentliggjort i förväg. Regeln anses dock vara av värde som en in dubio-regel med tanke på den mindre sjöfarten. Däremot föreskrivs i *andra punkten* att frakten förfaller till betalning redan vid mottagandet av godset. Regeln föreslås såsom en anpassning till praxis där i princip all styckegodsfrakt betalas i förskott.

Några regler om s.k. överlossat gods föreslås inte, eftersom sådant gods mycket sällan förekommer vid styckegodstransporter. Skulle situationen ändå uppstå bör problemet kunna lösas genom en analog tillämpning av 317 § andra stycket. Grundläggande för funktionen som transportör är att denne skall lämna ut på bestämmelseorten allt vad han faktiskt mottagit på avskeppningsorten – varken mer, mindre eller annat.

Reglerna i *andra stycket* bygger liksom 125 § sjölagen på huvudprincipen att frakt skall utgå endast för gods som finns i behåll vid transportens slut.[13] Från denna regel har gjorts vissa undantag. Dessa överensstämmer principiellt med motsvarande undantagsregler i 335 § första stycket.

Tredje stycket innehåller en uttrycklig bestämmelse om återbäring av frakt. Har frakten erlagts skall den betalas tillbaka i den mån frakt enligt andra stycket inte skall utgå.

261 §

Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 131–134 §§ sjölagen i de delar dessa paragrafer reglerar förhållandet när transportavtalet inte kan fullgöras på grund av omständigheter på avsändarens sida. Eftersom styckegodsreglerna brutits ut från resebefraktningen till ett självständigt regelverk har förevarande bestämmelser kunnat anpassas till styckegodstransporternas behov och därvid gjorts färre och enklare. Exempelvis påverkar inte längre resebefraktningens regler om överliggetid utformningen av bestämmelserna. En allmän regel om avståndsfrakt har tagits in i 265 §.

Genom huvudregeln i *första stycket* behåller avsändaren möjlig-

[13] I vad mån last skall anses vara "i behåll" har ibland vållat svårigheter. Som exempel kan nämnas ett ofta citerat engelskt avgörande, *Asfar* v. *Blundell* (1896) 1. Q.B. 123, där fråga var om ett parti dadlar som hamnat i Themsen och därför förklarats otjänligt som människoföda men hade ett betydande värde som råvara för sprittillverkning skulle anses vara i behåll. Frågan besvarades nekande med hänvisning till en affärsmässig bedömning. Jfr *The "Caspian Sea"*, (1980) i Lloyd's Rep. 91, där en viss uppluckring av den tidigare stränga inställningen möjligen skett. I ett par norska rättsfall, *Mariongoula* ND 1933 s. 294 NHR och *Høegh Carrier* ND 1948 s. 13 NHR rörande säd som var så skadad att den inte kunde användas till människoföda men likväl hade ett värde som kraftfoder, blev utgången den motsatta.

heten att frånträda transportavtalet innan transporten börjat mot att han utger full skadeersättning till transportören.[14]

I *andra stycket* regleras transportörens rätt att häva transportavtalet och kräva ersättning för fraktförlust och annan skada. Som förutsättning gäller att godset inte avlämnas till transportören på avtalad tid. Ytterligare krävs dock att dröjsmålet medför att transporten inte kan påbörjas i enlighet med vad som varit förutsatt i avtalet, exempelvis att godset skall tas ombord till en viss bestämd avgång med linjen eller att orimligt stora extrakostnader skulle uppstå för transportören vid fullgörandet av tidsplanen. Regeln hänvisar således i överensstämmelse med allmänna avtalsrättsliga principer till en väsentlighetsbedömning av de olägenheter som uppkommer för transportören. I många fall kan det nämligen vara likgiltigt för transportören vid vilken avgång transporten börjar. Även om en bestämd avgång angetts i avtalet kan en sådan angivelse vara avsedd att endast tillförsäkra avsändaren transport vid den angivna tiden. Är detta underförstått mellan avtalsparterna eller har de för övrigt inte lagt väsentlig vikt vid tidsangivelsen föreligger således inte någon omedelbar hävningsrätt. Vid linjefart måste dock utgångspunkten vara att en avgång inte får fördröjas på grund av att gods avlämnas för sent. Avsändaren får således finna sig i att vänta till en senare avgång. Men innebär förseningen ett väsentligt avtalsbrott sett ur transportörens synvinkel, exempelvis om utrymmesbrist uppstår eller en nödvändig avvikelse sker från linjen, kan han häva avtalet och kräva full skadeersättning.

I det fall avsändaren gör en förfrågan om transportörens avsikt går hävningsrätten förlorad om meddelande inte lämnas *inom skälig tid,* dock senast då godset mottas för transport. Vad som är skälig tid i detta sammanhang måste bedömas efter omständigheterna. Avsändarens intresse av att få hävningsmeddelandet så snart som möjligt är dock alltid av stor betydelse, eftersom han kan tänkas vilja undersöka andra transportmöjligheter eller eljest förfoga över godset på något annat sätt.

Såsom enligt gällande sjölag kan enligt *tredje stycket* avsändaren eller en mottagare som trätt i hans ställe också begära att godset lossas och lämnas ut i en mellanhamn som ingår i resan. Avvikelse från linjen kommer således inte i fråga. En självständig förutsättning är att godset kan lossas utan skada eller olägenhet för transportören eller för andra transportkunder. Varje skada eller olägenhet avskär dock inte möjligheten till ett avbrytande utan skadan eller olägenheten måste antas bli väsentlig och beaktansvärd.

Fjärde stycket stadgar att 343 § andra – fjärde styckena skall ha motsvarande tillämpning. Dessa regler behandlar bl.a. skyldigheten

[14] Se närmare härom Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 204 ff.

att söka begränsa en skada om gods inte avlämnas samt befrielse från ersättningsskyldighet vid förekomsten av vissa extraordinära omständigheter. Det räcker att hänvisa till vad som sägs därom under nämnda paragraf. Vad gäller skyldigheten att begränsa en skada genom att ta med annat gods skall här endast påpekas att kapacitetsförhållandena vid linjefart vanligtvis är sådana att transportören kan ta med annat gods oberoende av om någon avsändare frånträder avtalet eller inte. I så fall blir det inte fråga om att göra avdrag för bortfall av annan frakt vid skadeberäkningen.

262 §

Första stycket motsvarar 98 § och 101 § första stycket sjölagen och någon ändring i sak åsyftas inte. Med tillbörlig skyndsamhet avses i första hand en generell skyldighet att inte överskrida en rimlig tid för transportavtalets fullgörande.[15]

Vid transport av styckegods har transportören en betydande frihet att välja hur godset skall transporteras till bestämmelseorten. Han har således också rätt att inom ramen för bestämmelsen välja den transportrutt som är mest ändamålsenlig. I detta avseende skiljer sig nordisk praxis från engelsk rätt som förhåller sig restriktiv till en sådan valrätt.

Enligt 98 § andra stycket sjölagen får *deviation*, dvs. avvikelse från avtalad eller sedvanlig resväg, företas endast för att rädda människoliv eller bärga fartyg eller gods eller av annan skälig anledning. Inte heller här görs några ändringar i sak. En motsvarande bestämmelse saknas dock i förslaget. Rätten att deviera framgår istället på ett indirekt sätt genom ansvarsreglerna i 275 §.

Likaså förblir transportörens omsorgsplikt oförändrad. Vårdplikten och skyldigheten att ta till vara lastägarens[16] intressen varar från det att transportören mottar godset till dess att han lämnar ut det. Det har dock inte ansetts nödvändigt att – såsom i nuvarande text – precisera de olika åtgärder som åligger honom. Om ett utlämnande inte kan ske har transportören möjlighet att ensidigt befria sig från vårdplikten genom att lägga upp godset i förvar enligt 271 §.

Omsorgsplikten innebär också en plikt att företräda lastägaren gentemot tredje man och vidta nödvändiga åtgärder med avseende på godset. Detta regleras närmare i 266 §.

Andra stycket, som svarar mot 76 § sjölagen, behandlar transportörens skyldighet att hålla fartyget i behörigt skick. Uttrycket *sjövärdighet* används för närvarande i svensk sjörättslig terminologi

[15] Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 115.

[16] Omsorgsplikten gäller inte bara mot avsändaren såsom avtalspart utan mot envar ägare av godset. Det kan, beroende på villkoren i det bakomliggande köpavtalet, vara mottagaren eller en förmedlande bank.

för att beteckna ett fartygs sjöduglighet i teknisk eller inskränkt mening. Däremot innefattas inte andra moment i fartygets behöriga skick, såsom bemanning och proviantering, den s.k. *resevärdigheten*, eller lastrummens lämplighet att föra last, den s.k *lastvärdigheten*. I dansk och norsk terminologi omfattar däremot sjövärdighetsbegreppet också rese- och lastvärdigheten.[17] Den skillnad som på grund härav föreligger i utformningen mellan den svenska resp. de danska och norska lagtexterna finns det inte längre skäl att behålla. Därför föreslås i denna paragraf ett sjövärdighetsbegrepp som överensstämmer med dansk och norsk lagtext.[18] Detta innebär att sjövärdighetsbegreppet inte längre blir något absolut eller enhetligt begrepp. Sjövärdigheten blir *relativ* och bestämningen måste göras utifrån det sammanhang eller den avtalstyp det är fråga om. Begreppsbestämningen föranleder dock ingen materiell förändring av gällande rätt.[19,20] Dock bör observeras uttrycket "i vilka *godset* lastas", vilket avses ge uttryck åt att vid styckegodstransport kravet på lastutrymmenas goda skick i första hand gäller de rum som faktiskt tas i anspråk. Jämför motsvarande uttryck i 318 § rörande resebefraktning.

De privaträttsliga sanktioner som kan komma i fråga om transportören underlåter att uppfylla förpliktelserna om fartygets sjövärdighet är hävning av transportavtalet och skadestånd. Förutsättningarna för hävning regleras i 264 § och förutsättningarna för skadestånd i 275 och 276 §§. Utöver dessa privaträttsliga sanktioner föreligger även ett *straffrättsligt ansvar* enligt [323] § sjölagen.

Tredje stycket motsvarar 101 § andra stycket sjölagen och reglerar transportörens underrättelseplikt. Denna plikt infördes i samband med att sjöförklaring rörande lastskada gjordes fakultativ. I förhållande till gällande bestämmelser föreslås nu att underrättelse skall lämnas även när godset försenas. Berörda personer kan ha ett väl så starkt intresse av att få vetskap om en försening som en skada på godset. Likaså föreslås den ändringen att underrättelsen i första hand skall lämnas till den som avsändaren har angett. På så sätt tillgodoser man bruket att i transportavtalen ange en s.k. *notify address*. Om en sådan adress inte angetts blir det naturligt att i stället underrätta lastägaren eller avsändaren i nu nämnd ordning.

263 §

Förevarande paragraf reglerar transportörens möjligheter att transportera gods på däck. Reglerna överensstämmer i huvudsak med

[17] Se prop. 1973:137 s. 114 f.
[18] Jfr också vid 318 §.
[19] Som jämförelse och exempel på vad som nu sagts kan hänvisas till 9 och 175 §§ sjölagen samt till 363 § andra stycket.
[20] Om sjövärdighetens olika former, se Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 55 ff.

vad som redan gäller i nordisk rätt[21] men har konstruerats med artikel 9:1 och 2 i Hamburgreglerna som förebild.[22]

Första stycket motsvarar 72 § första stycket och 91 § sjölagen. I förtydligande syfte har dock tillagts att däckslastning inte heller strider mot transportavtalet i den mån däckslastning krävs enligt lag eller annan författning. Det kan exempelvis röra sig om särskilda föreskrifter för visst slag av farligt gods.

Däckslastning kan innebära större risk för att godset är skadat vid framkomsten. I *andra stycket* föreslås därför i överensstämmelse med Hamburgreglerna att avtalad möjlighet till däckslastning skall anges i det använda transportdokumentet. Detta gäller således oavsett om godset sedan lastas på däck eller inte. Vid transport av exempelvis containers kan det nämligen med de snabba transportrutiner som föreligger ibland vara svårt att fastställa vilka containers som lastats på resp. under däck.

Om transportören underlåtit att göra anteckning i transportdokumentet eller om han tillämpar dokumentlösa transportrutiner och underlåtit att koda in motsvarande upplysning i databasen, måste han på annat sätt visa att däckslastning blivit avtalad. Gentemot en tredje man som har förvärvat ett konossement i god tro får dock ett sådant avtal inte åberopas. Detta beror på konossementets egenskap av *exklusivt bevis,* något som kommit till uttryck i såväl Haag-Visbyreglerna som Hamburgreglerna. Motsvarande gäller i dag enligt 161 § första stycket sjölagen.

På grund av risken för skada på gods som transporteras på däck krävs särskilda regler för transportörens ansvar. Sådana regler, vilka ansluter sig till Hamburgreglernas bestämmelser, ges i 284 §.

264 §

Denna paragraf, som gäller avsändarens rätt att häva transportavtalet vid transportörens dröjsmål eller annat avtalsbrott på hans sida, motsvarar 126 och 127 §§ sjölagen. Reglerna har dock förenklats och anpassats till den moderna linjefarten liksom till allmänna kontraktsrättsliga regler. Exempelvis upprätthålls inte en lika sträng hållning till hävning som i gällande sjölag. Inte heller har interpellationsrätten i 126 § tredje stycket sjölagen upptagits bland styckegodsreglerna.

Första stycket anger att avsändaren kan häva transportavtalet vid *väsentligt* avtalsbrott. Det kan förutom dröjsmål röra sig om andra former av oriktig uppfyllelse, t.ex. avtalsstridig lastning på däck. Detta innebär att regeln anpassats från det särskilt stränga väsentlig-

[21] Se Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 98 ff.

[22] Haag-Visbyreglerna, däremot, omfattar inte däckslastning överhuvud (se artikel 1:c).

hetsrekvisitet i nuvarande 126 § sjölagen till det väsentlighetskrav som allmänt gäller inom civilrätten och att det särskilda kravet på insikt hos transportören om avtalsbrottets väsentlighet har utelämnats.[23] Den praktiska skillnaden kanske ändå inte blir överväldigande stor, särskilt med tanke på den engelska rättens krav på *frustration of the commercial adventure,* som väl bidrar till att sätta en internationell standard.

En självständig förutsättning som däremot bibehålls är att godset sedan det avlämnats till transportören kan återlämnas utan skada och olägenheter för andra transportkunder. Varje skada eller olägenhet avskär dock inte avsändaren från att häva. Skadan eller olägenheten måste antas bli väsentlig och beaktansvärd. Inskränkningen i hävningsrätten kan också sakna betydelse i de fall samtliga avsändare uppträder gemensamt gentemot transportören, exempelvis vid haveri eller annat uppehåll under resan.

Vad som avses med väsentligt avtalsbrott får avgöras med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet. Transportavtalets innehåll kan därvid vara av stor vikt. Således kan även ett mycket kort dröjsmål ge avsändaren rätt att omedelbart häva om transportören haft kännedom om dröjsmålets betydelse men i andra fall inte. Helt allmänt bör det dock i modern styckegodstrafik kunna ställas större krav än tidigare med avseende på såväl omsorg som skyndsamhet vid godshanteringen.

Av *andra stycket* framgår att avsändaren måste meddela transportören sin avsikt att häva *inom skälig tid* för att hävningsrätten inte skall gå förlorad. Vad som är skälig tid i detta sammanhang måste bedömas genom en sammanvägning av olika omständigheter. Härvid är avsändarens behov av tid för att kunna överväga alternativa transportmöjligheter att beakta. Han kan även tänkas vilja förfoga över godset på något annat sätt, t.ex. sälja det på den ort där godset finns. Men även transportörens intresse av att få hävningsmeddelandet så snart som möjligt är av betydelse. Rent praktiskt kan hävningsrätten också gå förlorad genom att transportören – om han inte får besked – tar godset ombord eller låter fartyget anträda eller fortsätta resan.

Om transportavtalet hävs av avsändaren sedan en del av transporten blivit utförd har transportören rätt till avståndsfrakt. Detta framgår av den allmänna regeln om avståndsfrakt i 265 § fjärde stycket. Avsändaren kan å sin sida ha rätt till skadeersättning, antingen direkt enligt ansvarsreglerna i förevarande kapitel i den särskilda situationen att ett dröjsmål även innefattar ett för sent utlämnande av godset eller vid andra fall av dröjsmål enligt allmän-

[23] Angående de särskilda hävningsrekvisiten i 126 och 127 §§ sjölagen, se Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 195–199.

na avtalsrättsliga regler. På grund av den generiska karaktär som styckegodstransporterna har i dag finns inte skäl att vid dröjsmål i allmänhet tillämpa de speciella ansvarsprinciper som upptagits i 130 § sjölagen. Gränsen mellan de olika ansvarsreglerna för dröjsmål är dock densamma som den mellan ansvarsreglerna i 118 och 130 §§ sjölagen.

265 §

Paragrafen reglerar förhållandena när transportavtalet inte kan fullföljas på grund av omständigheter på transportörens sida eller på grund av vissa yttre omständigheter. Reglerna motsvarar i huvudsak 107 § andra stycket, 128 § och 135–136 §§ sjölagen men har anpassats till den moderna linjefarten. De anses inte utgöra någon uttömmande reglering utan fastlägger endast praktiskt viktiga huvudprinciper efter en rimlig intresseavvägning mellan transportavtalets parter.

Genom 1973 års sjölagsändringar inskränktes 128 § sjölagen till att gälla det fall att naturaluppfyllelse blivit omöjlig på grund av att det i avtalet bestämda fartyget gått förlorat eller kondemnerats.[24] Regeln är således inte tillämplig så snart det finns möjlighet att slutföra transporten med ett alternativt fartyg. Alternativa möjligheter är också det normala på styckegodstransporternas område där transporterna i dag har en klart godscentrerad generisk karaktär. Transportören har en betydande frihet att välja hur godset skall transporteras. Utöver egna linjer finns ofta andra transportörer som han kan utnyttja. Många transportörer baserar t.ex. sin verksamhet på ramavtal med andra transportörer. I *första stycket* stadgas därför – till skillnad mot vad som även fortsättningsvis bör gälla på rese- och tidsbefraktningsområdet – att transportavtalet inte faller bort av den anledningen att det transporterande fartyget går förlorat eller kondemneras. Detta innebär att transportören som regel har både rätt och skyldighet att organisera vidaretransporten av godset, något som är väl förenligt med innehållet i de i praxis så vanliga transhipmentklausulerna.

Det förhållandet att fartyget går förlorat eller kondemneras medför således inte att transportförpliktelsen faller bort. Emellertid kan det i samma situation finnas andra grunder för avtalets bortfall. Som exempel kan anges att fartyget förliser i samband med krigsaktiviteter och att transportören därvid kan åberopa sig direkt på reglerna i tredje stycket. Andra hinder för transportens fullföljande kan vara sådana som angetts i 24 § köplagen 1905.

Bestämmelsen i 107 § andra stycket sjölagen tar främst sikte på de

[24] Se prop. 1973:137 s. 123.

fall då fartyget inte kan anlöpa den avtalade lossningshamnen på grund av navigatoriska hinder. Om transportören förbisett exempelvis fartygets djupgående får han stå risken för detta. En sådan regel passar dock mindre väl för linjefarten där de navigatoriska förhållandena normalt är kända. I *andra stycket* stadgas i stället att varje yttre omständighet som hindrar fartyget att angöra lossningshamnen och lossa godset inom skälig tid – det kan röra sig om ishinder, jordbävning, blockad etc. – ger transportören rätt att välja en annan lämplig lossningshamn. Vad som är skälig tid får därvid bedömas restriktivt med beaktande av tidsfaktorns stora betydelse vid linjefart och andra avsändares intresse av att deras gods inte försenas. Eftersom det i de flesta fall är möjligt att få godset vidaresänt från lossningshamnen till bestämmelseorten och transportören normalt bör stå för de extra kostnaderna fordrar inte heller hänsynen till avsändaren att transportören skall behöva vänta någon längre tid. Den omständigheten att han väljer en annan hamn är således inte liktydigt med att transportförpliktelsen är uppfylld i och med lossningen av godset. Avtalsklausuler med sådant innehåll, exempelvis den s.k. närklausulen,[25] medför enligt ordalagen att transportören kan kräva full frakt. En sådan lösning kan dock i många fall vara oskälig mot avsändaren. Om transporten därför avslutas i den valda lossningshamnen och avsändaren själv eller mottagaren får ombesörja vidaretransporten bör endast avståndsfrakt kunna krävas. Bestämmelser härom har intagits i fjärde stycket.

Vid hinder på grund av krigsfara behåller enligt *tredje stycket* transportören och avsändaren sin särskilda hävningsrätt. Reglerna i 349 och 351 §§ skall därvid tillämpas. Se därför närmare vad som anförs vid dessa paragrafer.

Bestämmelserna om avståndsfrakt i *fjärde stycket* fördelar risken för frakten lika på transportören och avsändaren när godset inte lämnas ut på bestämmelseorten och motsvarar spridda regler om avståndsfrakt i 129 §, 133 § andra stycket och 135 § tredje stycket sjölagen. Reglerna har – på samma sätt som vid resebefraktning (se 332 §) – samlats under en enda paragraf och har språkligt anpassats till olika situationer. Vid beräkning av avståndsfrakten och tvist i anledning därav har bestämmelserna i 332 § andra och tredje styckena samt 335 § motsvarande tillämpning, varför man kan hänvisa till vad som anförs vid dessa paragrafer.

266 §

Transportörens allmänna förpliktelser mot lastägaren framgår av 262 §. I förevarande paragraf ges närmare bestämmelser om trans-

[25] Se närmare om sådana klausuler Selvig, The freight risk, AfS Bd 7 s. 335 ff.

portörens behörighet och befogenhet att företräda lastägaren i särskilda situationer.

Första och andra stycket motsvarar vad som stadgas i 102 och 103 §§ sjölagen och någon ändring i sak åsyftas inte. Förutom språkliga ändringar har lagtexten kortats. Uttrycket "särskilda åtgärder" skall avse såväl faktiska som rättsliga åtgärder med godset. De handlingsnormer som anges i 103 § sjölagen bör också iakttas av en normalt omsorgsfull transportör utan att detta direkt utsägs i lagtexten.

I *tredje stycket* anges att underrättelse om vidtagna åtgärder skall ske i enlighet med reglerna i 262 § tredje stycket. Detta innebär en ändring i förhållande till 103 § andra stycket sjölagen. Syftet med denna ändring är dock endast att uppmuntra bruket att i transportavtalen ange en s.k. *notify address*.

267 §

Paragrafen motsvarar 104 § sjölagen och reglerar lastägarens ansvar för transportörens åtgärder och utgifter för godsets behov.

De nuvarande reglerna för transportörens speciella ställningsfullmakt för lastägaren medför att lastägaren-huvudmannen endast häftar med godset. Detta "sakansvar" anses vara en kvarleva från det s.k. exekutionssystemet, som i fråga om redaransvarets begränsning avskaffades redan 1928. Det finns inte några skäl att bibehålla denna historiska ordning. Lastägaren bör, såsom normalt gäller vid ställningsfullmakt, som huvudregel ha personligt och obegränsat ansvar gentemot såväl tredje man som transportören. Detta är uppenbart när transportören har handlat enligt anvisning. Undantag bör dock göras för det fall att transportören handlar utan anvisningar från lastägaren. Det personliga ansvaret föreslås bestå även i ett sådant fall men då åtgärderna med godset vidtas helt utanför lastägarens kontroll bör han rimligen kunna begränsa detta ansvar till godsets värde.

268 §

I denna och närmast följande paragrafer[26] regleras godsmottagarens förhållande till transportören. Någon definition av begreppet "mottagare" har inte ansetts nödvändig. Med mottagare förstås helt enkelt den som i ett transportdokument eller på annat sätt anges som mottagare eller eljest visar sig behörig som mottagare av godset, exempelvis genom innehav av ett original av ett innehavarkonossement. Vem denna person är kan vara beroende av villkoren i ett bakomliggande köpavtal.

[26] 269–273 §§.

Första stycket i förevarande paragraf skall ses som en ren spegelvändning av reglerna för avlämnande av godset i 255 §. På så sätt kan utlämnandet till mottagaren anpassas till den moderna styckegodshanteringen i terminal.

I *andra stycket* regleras mottagarens transporträttsliga behörighet att undersöka godset. Bestämmelsen är i sak identisk med 111 § sjölagen och innebär en generell undersökningsrätt.[27] Om mottagaren skulle vägra att ta emot godset efter en sådan besiktning återstår för transportören att lägga upp godset i enlighet med reglerna i 271 §.

269 §

För det fall att ett transportavtal avviker från regeln i 260 § att frakt skall betalas då godset lämnas till transportören kan fraktkravet föras på konossement eller annan transporthandling. Även andra fordringar som transportören har gentemot avsändaren, exempelvis ersättning för överliggetid, kan antecknas på motsvarande sätt.[28] I förevarande paragraf regleras mottagarens skyldigheter om transportören sålunda inte fått fullt betalt. En motsvarande bestämmelse finns i dag i 112 § sjölagen.

I *första stycket* regleras det fall att fordringen förts på ett konossement. Fordringen måste klart framgå i enlighet med reglerna i 299 § om konossementets bevisverkan. Anledningen till detta är en önskan att förhindra att överraskande kostnader skall uppstå för en konossementsinnehavare som förvärvat konossementet i god tro.

Om annat transportdokument använts eller transporten är dokumentlös blir mottagaren likaledes betalningsskyldig för transportörens fordringar. För att förhindra okända efterkrav är dock enligt *andra stycket* en förutsättning att mottagaren blivit underrättad om kraven redan vid mottagandet av godset eller att det eljest med hänsyn till omständigheterna måste ha stått klart för honom att transportörens fordringar inte har blivit betalda.

Skulle mottagaren vägra att betala transportörens fordringar har denne rätt att hålla inne godset enligt 270 §. Även sjöpanträtt föreligger enligt [251] § sjölagen.

270 §

Paragrafen, som motsvarar 113 § sjölagen, innehåller bestämmelser om transportörens retentionsrätt.

Vad gäller de fordringar som omfattas av retentionsrätten åsyftas genom *första punkten* inga ändringar i sak även om lagtexten fått en

[27] Se närmare Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 133 ff.

[28] Angående vilka fordringar som kan göras gällande, se Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 136.

ändrad konstruktion. Således kvarstår den principen att transportören kan utöva sin retentionsrätt i den mån han har befogade krav enligt 269 § eller godset som sådant häftar för en fordran enligt bestämmelserna om sjöpanträtt i gods i [251] § sjölagen. Som exempel på fordringar i sistnämnda avseende kan nämnas – förutom sådana som direkt anges i [251] § – ersättning för överliggetid eller annat uppehåll i lossningshamnen på grund av att godset inte avhämtats inom den tid som transportören har angett. Om fordringarna inte betalas är transportören ändå skyldig att lämna ut godset om mottagaren ställer säkerhet för det fordrade beloppet. Det finns inte skäl att – såsom i gällande sjölag – närmare precisera i lagtexten hur säkerheten skall anordnas. Denna skall givetvis, även om det inte anges uttryckligen, vara fullt godtagbar för transportören. Det fordrade beloppet kan nedsättas i allmänt förvar – om ett sådant förfarande kan erbjudas – eller hos av transportören godkänd bank eller mäklare. Det vanligaste sättet att lösa problemet är att mottagaren låter utställa en bankgaranti.

Enligt 113 § tredje stycket sjölagen får utmätning av inlastat gods inte påverka transportörens rätt att hålla godset inne. En motsvarande bestämmelse har ansetts obehövlig eftersom denna princip får antas gälla redan på grund av allmänna rättsregler.

Om mottagaren underlåter att avhämta godset och i samband därmed betala transportörens fordringar återstår endast för transportören att lägga upp godset i förvar.[29] Därvid gäller reglerna i 271–273 §§.

271 §

Paragrafen, som motsvarar 115 § sjölagen, reglerar transportörens ensidiga avveckling av transportavtalet genom uppläggning av godset.[30] Bestämmelsen får sin tillämpning såväl när mottagaren fördröjer eller eljest inte medverkar till avlämnandet som när mottagaren är okänd.[31]

Enligt *första stycket* får transportören lägga upp godset om mottagaren inte avhämtar detta på angiven tid enligt 268 §. Om någon bestämd tid inte angetts kan godset läggas upp först sedan en skälig tid förflutit. Dessa ändringar i förhållande till lagtextens utformning i 115 § sjölagen föreslås som en anpassning till modern styckegodshantering i terminal. Om linjen är ansluten till en terminal kan således godset tänkas ligga kvar för avhämtning en kortare tid utan

[29] Angående retentionsrättens bestånd vid uppläggning, se Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 139.

[30] Angående uppläggningens rättsverkan med avseende på det transporträttsliga vårdansvaret, se 274 §.

[31] Särskilda bestämmelser för uppläggning då flera mottagare anmäler sig finns i 303 §.

några större olägenheter. Om däremot terminalhantering saknas i lossningshamnen bör transportören – såsom i dag – kunna lägga upp godset så snart det har lossats.

Uppläggningen skall ske i "säkert förvar". Med detta åsyftas bl.a. att transportören måste välja en förvaringsplats med tillbörlig omsorg. Enligt sjörättslig tradition skall denna uppläggning ske hos en utomstående person, som lastägaren skäligen kan ta för god.[32] Denna kan exempelvis vara ett fristående terminalbolag.

I *andra stycket* föreslås att underrättelse om uppläggningen skall ske till de personer som anges i 262 § tredje stycket (se närmare härom under denna paragraf). Om transportören har för avsikt att sälja eller på annat sätt förfoga över det upplagda godset enligt 272 § skall detta och en skälig tidsfrist anges i underrättelsen.

272 §

Paragrafen motsvarar 116 § sjölagen. I sakligt avseende föreslås ändringar främst vad gäller sättet för godsets försäljning.

I *första stycket* regleras det normala fallet för försäljning. Transportören skall kunna sälja så mycket av godset att hans fordringar jämte försäljningskostnaderna blir betalda. Ett särfall är den situationen att försäljning av viss del av godset kan orsaka en betydande värdeförstöring med avseende på det återstående godset. Utan att detta direkt utsägs i lagtexten måste han även i ett sådant fall handla på ett omsorgsfullt sätt och exempelvis sälja hela det varuparti varom är fråga om han på så sätt kan få ett betydligt högre pris per mängdenhet. Det överskott som uppstår skall därvid redovisas i sista hand till lastägaren.[33] Uppstår en brist vid försäljningen är mottagaren i princip skyldig att betala denna i den mån personlig betalningsskyldighet föreligger. Betalar han inte heller denna har transportören möjlighet att få ersättning för sina krav genom att vända sig mot avsändaren enligt reglerna i 273 §.

I 116 § sjölagen stadgas att försäljning av godset i första hand skall ske genom offentlig auktion. Det har dock visat sig att en auktion inte alltid ger det bästa priset.[34] Många gånger kan en försäljning under hand vara mer fördelaktig. Med hänsyn till detta föreslås i *andra stycket* endast att transportören skall förfara med omsorg.

Det kan tänkas att godset, t.ex. på grund av förskämning, inte kan säljas eller att det är uppenbart att försäljningssumman inte kommer att täcka försäljningskostnaderna. För att transportören inte skall behöva ådra sig ytterligare förluster anger *tredje stycket* att han i ett sådant fall får förfoga över godset på annat försvarligt sätt. Det kan i

[32] Jfr Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 143–144.
[33] Jfr 21 § järnvägstrafiklagen (1985:192).
[34] Se SOU 1976:66 s. 285.

det enskilda fallet helt enkelt innebära en rätt för honom att bortskaffa godset.

273 §

Paragrafen ersätter 117 § sjölagen och reglerar rättsförhållandet mellan transportören och avsändaren i det fall godset lämnas ut till mottagaren trots att denne inte betalar sådana fordringar som förts på konossementet eller som han eljest skall betala enligt transportavtalet. Att vissa fordringar gentemot avsändaren skall betalas av mottagaren har ofta sin grund i det bakomliggande köpavtalet – godset har sålts fob, cif osv. – samt använda betalningsrutiner. Transportörens rätt att kräva betalning är dock helt oberoende av villkoren i köpet och grundar sig enbart på transportavtalet.

Enligt *första stycket* kvarstår som regel avsändarens ansvar för de fordringar som förblir obetalda. Undantag görs dock om utlämnandet av godset medför *skada* för avsändaren och transportören måste ha insett detta. Om transportören exempelvis lämnar ut godset till en insolvent mottagare utan att kräva ersättning enligt konossementet kan situationen vara sådan att avsändaren befrias från sitt betalningsansvar.

I *andra stycket* görs den ändringen att avsändaren blir personligt betalningsansvarig oavsett om det upplagda godset säljs eller inte. En försäljning kan nämligen vara förenad med så stora olägenheter att transportören bör kunna välja att rikta sina krav direkt mot avsändaren. Om försäljning ändå sker utan att fordringarna blir täckta leder den personliga betalningsskyldigheten till att avsändaren får svara för bristen.

274 §

Paragrafen avser godsansvaret tidsmässigt för transportören och har en motsvarighet i 118 § första stycket sjölagen.

För närvarande gäller att transportören bär ansvaret för godset medan det är i hans vård ombord eller iland. Enligt 168 § andra stycket sjölagen kan han dock förbehålla sig frihet från ansvar för tiden före lastningens början och efter lossningens slut. Det tvingande ansvaret omfattar således bara tiden mellan lastning och lossning. Även om friskrivning har skett har i praxis gränsen för det tvingande ansvaret inte kunnat dras alltför snävt. Detta har lett till problem när det gäller att i det enskilda fallet fastställa gränsen för transportörens ansvar.[35] Vid modern styckegodshantering sker emellerid mottagandet och avlämnandet av godset alltmer i terminal belägen i

[35] Se bl.a. rättsfallen *Selma Thordén* NJA 1951 s. 130 och *Bali* NJA 1956 s. 274, jfr *La Plata* NJA 1952 s. 12.

anslutning till det transporterande fartyget. Avtalsparterna har härvid funnit det naturligt att i samma mån låta godsansvaret omfatta även terminalperioden.[36] På så sätt åstadkommer man också att luckor i ansvarskedjan täpps till med ett effektivare försäkringssystem som följd. Som en anpassning till den terminalhantering av godset som sålunda förekommer i dag och för att också i möjligaste mån råda bot på de problem som berörts ovan föreslås i *första stycket* den regeln att transportören ansvarar för godset så länge han har det i sin vård.[37]

Med hänsyn till den stadga som redan nåtts i avtalspraxis bör regeln i förhållande till nu gällande bestämmelser i 168 § andra stycket sjölagen också göras tvingande. För att transportörens sjörättsliga ansvar därvid inte skall bli alltför vidsträckt har i lagtexten angivits en geografisk begränsning till vård av godset i lastnings- respektive lossningshamnen. Detta innebär att de flesta s.k. accessoriska väg- och järnvägstransporter som sker till och från fartyget kommer att omfattas av det sjörättsliga ansvaret. Om transportören däremot tar emot godset på en plats utan någon naturlig ("funktionell") anknytning till den hamn varom är fråga blir det sjörättsliga ansvaret gällande först om avtalsparterna kommer överens om detta särskilt och annan transporträttslig lagstiftning inte heller utgör något hinder (exempelvis tvingande ansvarsregler om vägtransport).

I *andra stycket* anges närmare den tidpunkt, från vilken transportören skall anses ha godset i sin vård. Detta skall anses vara fallet från det att transportören har mottagit godset från avsändaren. När avsändaren lämnar godset till transportören blir tidpunkten för besittningens övergång avgörande för när transportörens ansvar för godset enligt sjölagen inträder. Detta gäller oberoende av om godset överlämnas vid fartygets sida eller till en terminal i hamnen som transportören driver. Bestämmelsen utgör inte hinder för att tillämpa allmänna regler om förvaring på gods som transportören tar emot för förvaring även om godset senare skall transporteras.

Om gods enligt lag eller andra föreskrifter som gäller i lastningshamnen måste överlämnas till en myndighet eller någon privaträttslig juridisk person innan transportören kan ta emot det för transport, omfattar transportörens ansvar inte den tid, under vilken godset befinner sig i en sådan förvarares vård. Transportörens ansvarsperiod börjar först när den ifrågavarande lagerhållaren överlämnar godset i transportörens besittning. Om godset däremot överlämnas till någon annan som t.ex. har anvisats av transportören, torde det ligga närmast tillhands att en sådan lagerhållare, t.ex. ett

[36] Se exempelvis Combiconbill kl 10(1).
[37] Se vidare Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 152 f.

självständigt terminalbolag, handlar som ombud för transportören med den verkan att transportören skall anses ha godset i sin vård.

Tredje stycket anger den tidpunkt, då transportören inte längre skall anses ha godset i sin vård. Detta skall inte vara fallet efter det att transportören har lämnat ut godset till mottagaren. Också i detta fall är det fråga om att godset överlämnas i mottagarens fysiska besittning eller till en företrädare för mottagaren.

Inte heller anses transportören ha godset i sin vård efter det att godset har lagts upp för mottagarens räkning i enlighet med avtalet. Ett sådant avtal kan ha träffats särskilt mellan transportören och mottagaren eller avsändaren men kan också ha kommit till uttryck i en bestämmelse i transportdokumentet. Godset kan även ha lagts upp i enlighet med stadgad praxis som har utvecklats mellan parterna och får då anses följa av avtalet. Bestämmelsen utesluter inte att mottagaren skall ta emot godset i fartyget och själv lossa det, t.ex. ombesörja ilandkörningen av en släpvagn eller en container.

Godset kan också läggas upp för mottagarens räkning i enlighet med lag som gäller i lossningshamnen. Med detta avses bl.a. bestämmelser om rätt för transportören att lägga upp godset om mottagaren inte tar emot det. Godset kan i så fall läggas upp för mottagarens räkning med den verkan att transportörens ansvar upphör. Detta gäller också administrativ lagstiftning om hur gods skall läggas upp. Godset kan också läggas upp i enlighet med vad som är brukligt i lossningshamnen. Ett sådant bruk kan vara generellt eller avse ett visst godsslag.

Slutligen anges att transportören inte längre har godset i sin vård när han har överlämnat det till en myndighet eller någon annan, till vilken godset enligt lag eller föreskrifter som gäller i lossningshamnen måste överlämnas. Det kan t.ex. vara fråga om tull- eller hamnmyndigheter eller lagerhållare som i lossningshamnen har monopol på att ta emot gods (jfr det nyss omtalade *Bali*-fallet).

275 §

Denna paragraf jämte 276 och 278 §§ motsvarar 118 § sjölagen. Lagtexten har dock genomgått en redaktionell omarbetning. Bl.a. föreslås att reglerna grupperas efter sitt sammanhang i tre paragrafer för att göra ansvarsproblematiken mer lättillgänglig. I förevarande paragraf regleras således det grundläggande ansvaret för skada på godset medan ansvaret vid nautiskt fel och brand regleras i 276 § och ansvaret för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset i 278 §. Bestämmelsen innehåller på vissa punkter alternativa texter baserade på Haag-Visbyreglerna respektive Hamburgreglerna.

Genom bestämmelsen i *första stycket* bibehålls det generella presumtionsansvaret för skada på godset. Detta gäller även för skada

vid transport av levande djur och vid transport på däck i den mån annat inte följer av 277 och 284 §§. Eftersom reglerna för nautiskt fel och brand införs i 276 § i dess Haag-Visbyalternativ föreslås att den välkända s.k. katalogen i övrigt utmönstras såsom onödig. Denna har sin förebild i artikel 4:2 i Haag-Visbyreglerna, vilken egentligen utgör en förteckning över godtagna friskrivningsklausuler i konossement, och skälet till att den infördes vid 1973 års sjölagsändringar var en önskan att göra lagtexten så konventionstrogen som möjligt. Erfarenhetsmässigt har det emellertid visat sig att bestämmelserna förorsakat onödigt huvudbry eftersom de i rättsordningar med fri bevisprövning saknar självständig betydelse vid sidan av huvudregeln.[38] Likaså bygger det alternativa förslaget på principen om presumerad culpa. Någon skillnad i förhållande till Haag-Visbyalternativet åsyftas således inte. Lagtexten har dock utformats med Hamburgreglernas text som förebild.

Vid sidan av den allmänna presumtionsregeln föreligger principiellt inte något behov av en särskild regel om ansvarsfrihet vid skälig deviation. I förtydligande syfte har endast med artikel 5:6 i Hamburgreglerna som förebild intagits i *andra stycket* en uttrycklig erinran om deviationsundantaget vid räddning av människoliv och vid bärgning av fartyg eller annan egendom. Även andra situationer kan dock förekomma, exempelvis landsättning av besättningsmän i en mellanhamn. Om en sådan deviation varit skälig och transportören följaktligen fri från ansvar för en inträffad skada får då avgöras med utgångspunkt från den allmänna presumtionsregeln i första stycket. Inte heller undantaget i Hamburgreglerna för fall av gemensamt haveri har omnämnts i detta sammanhang. I händelse av gemensamt haveri gäller nämligen reglerna om haveri i [sjunde kapitlet] sjölagen.

Bestämmelsen i *tredje stycket* är ny och motsvarar artikel 5:7 i Hamburgreglerna. Med bestämmelsen avses att uttryckligen ange att transportören endast ansvarar för egen culpa i den mån han kan påvisa att även andra skadeorsaker inverkat. Konventionsbestämmelsen har tillkommit efter önskemål från common law-länderna med hänsyn till deras regler om medverkan och konkurrerande skadeorsaker och har sin främsta betydelse som bevisbörderegel (jfr Genèvekonventionen om multi-modala transporter artikel 17).

För svenskt vidkommande finns i 118 § sista stycket sjölagen intagen en särskild jämkningsregel för det fall att vållande på befraktarens sida medverkat till uppkommen skada. Eftersom regeln i tredje stycket även innefattar den skadelidandes medvållande föreligger inte något behov av en sådan jämkningsregel.

[38] Se Braekhus, The Hague Rules Catalogue, i Six Lectures on the Hague Rules (1967, Sjörättsföreningen i Göteborg nr 31).

276 §

Denna paragraf, som innehåller alternativa lösningar, skall ses mot bakgrund av huvudregeln om presumtionsansvar i 275 §. Haag-Visbyalternativet återger den s.k. Haagregelkompromissen. Någon ändring i sak åsyftas inte i förhållande till nu gällande sjölagsregler. Såsom angetts vid 275 § har reglerna endast genomgått en redaktionell omarbetning.[39]

Till *första stycket* i Haag-Visbyalternativet har således överförts reglerna i 118 § andra stycket a) och b) sjölagen om *nautiskt fel* och *brand*. Till *andra stycket* har överförts undantagsregeln i tredje stycket i nämnda paragraf om s.k. ursprunglig sjöovärdighet, innebärande att ansvarsfrihetsgrunderna nautiskt fel och brand enligt första stycket bortfaller om fartyget inte var i sjövärdigt skick vid resans anträdande. I lagtexten har dock uttrycket "fartygets behöriga skick" bytts ut mot ordet "sjövärdigt". Anledningen är att sjövärdighetsbegreppet föreslås bli ändrat i överensstämmelse med dansk och norsk lagtext.[40]

Det skall understrykas att regeln om att transportörens ansvar för ursprunglig sjöovärdighet tar över ansvarsundantagen alltjämt är begränsad till fall av nautiskt fel eller brand. Om däremot s.k. *kommersiellt fel* föreligger, dvs. fel begånget vid handhavandet och vården av godset före eller under resan, blir transportören ansvarig i enlighet med huvudregeln i 275 §.

Hamburgalternativet har utformats med artikel 5:4 i Hamburgreglerna som förebild. Bestämmelserna innebär i jämförelse med Haag-Visbyalternativet att ansvarsfrihetsgrunden nautiskt fel och den särskilda regeln om ursprunglig sjöovärdighet bortfaller. Vad gäller ansvarsfrihetsgrunden brand kvarstår denna men bevisbördan vilar på den som kräver ersättning. Således åligger det enligt *första stycket* den som vill kräva ersättning för förlust eller skada på grund av brand att visa att branden orsakats genom culpa på transportörens sida. Samma bevisregel gäller om någon gör gällande fel eller försummelse vid släckningsarbetet eller i fråga om det organiserade brandskyddet. Dessa regler kan ses mot bakgrund av svårigheten att exakt fastställa brandorsaken, vilken ofta kan härledas till det transporterade godset. En förklaring kan också vara, att den "rättvända" bevisbördan ansågs utgöra en acceptabel kompromiss mellan alternativen att antingen helt avskaffa eller helt behålla undantaget för brand såsom det utformats i Haag-Visbyreglerna.

I *andra stycket* föreslås en rätt för den skadelidande att begära besiktning för klarläggande av de närmare omständigheterna vid en

[39] En utförlig redogörelse för godsansvaret byggt på Haag-Visbyreglerna finns intagen i Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 148 ff.
[40] Se närmare redogörelse härför under 262 §.

brand. Med regeln avses främst att komplettera den strängare bevisskyldigheten. Även transportören har dock rätt att påkalla besiktning för att kunna tillvarata sina intressen.

277 §

Paragrafen motsvarar regeln i 168 § andra stycket sjölagen enligt vilken transportören kan friskriva sig helt från ansvar vid transport av levande djur. Denna bestämmelse är dock otillfredsställande eftersom den tillåter ansvarsfriskrivning oberoende av skadeorsaken. Ansvarsfrihet bör bara tillåtas i den mån en förlust eller skada hänför sig till *annat* än själva transporten, exempelvis avelsdjurs inneboende känslighet.[41]

En regel i enlighet härmed och som komplement till ansvarsreglerna i 275 § (och 276 §) har utformats med artikel 5:5 i Hamburgreglerna som förebild. Transportören är således fri från ansvar om exempelvis kapplöpningshästar som transporteras blir nervösa i enlighet med sin särskilda läggning och därför kommer till skada. För att mildra det allmänna presumtionsansvaret för transportören i förevarande situationer föreslås en särskild bevisbörderegel. Kan han visa att han har följt de instruktioner som lämnats beträffande djuren och att skadan kan vara att hänföra till de särskilda risker som föreligger vid transport av levande djur, skall detta presumeras vara fallet, såvida den skadelidande inte visar att skadan helt eller delvis berodde på fel eller försummelse på transportörens sida. En transportör som yrkesmässigt transporterar levande djur är dock inte befriad från ansvar endast därför att han följt givna instruktioner som han måste ha förstått var felaktiga.[42]

278 §

Såsom berörts vid 275 § har dröjsmålsansvaret i 118 § första stycket sjölagen brutits ut för en självständig reglering. Regeln i *första stycket* av förevarande paragraf innebär en redaktionell omarbetning men någon ändring i sak åsyftas inte. Det är således endast *rena* dröjsmålsskador som omfattas, dvs. dröjsmålet förorsakar direkt andra former av skadliga effekter än fysisk skada på det transporterade godset.[43] Om dröjsmålet även orsakat skada på godset skall ansvaret uteslutande bedömas med tillämpning av reglerna i 275 §.

I *andra stycket* föreslås en definition av begreppet dröjsmål. Har avtalsparterna bestämt en tid för transportens slut föreligger dröjs-

[41] Jfr Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 324 och ansvarsundantaget för godsets "inherent vice" i Haagregelkatalogen.
[42] Se vidare under 258 § samt Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 104.
[43] Se Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 154–155.

mål när denna tid överskrids. Om däremot någon tid inte avtalats bör dröjsmål anses föreligga om godset inte lämnas ut inom den transporttid som det är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör. Vad som är skäligt måste härvid bedömas i det enskilda fallet med beaktande av samtliga faktiska omständigheter under transporten och eventuell rättspraxis. Med undantag för särskilt tidsgaranterade transporter (jfr s.k. fixköp inom köprätten) bör dock ett obetydligt överskridande av transportfristen inte föranleda ansvar för transportören.[44]

Tredje stycket innehåller en s.k. konverteringsregel. Om dröjsmålet varat en längre tid kommer nämligen den som har rätt till godset ofta i samma situation som om det hade gått förlorat. Därför föreslås – oavsett om godset finns i behåll eller inte – att den skadelidande skall kunna kräva ersättning som om godset gått förlorat enligt 275 §. En förutsättning är dock att dröjsmålet varat i 60 dagar. Denna tidsgräns har hämtats från artikel 5:3 i Hamburgreglerna, en regel som i sin tur bygger på annan transporträttslig konventionslagstiftning.

279 §

Paragrafen överensstämmer med 120 § första stycket sjölagen och någon ändring i sak åsyftas inte.[45] Bestämmelsen skall således ses som en ren skadevärderingsregel vid *skada på godset* även om den leder till att ersättning som regel inte skall ges för indirekta skador i allmänhet eller individuella intressen, t.ex. en särskild möjlighet för lastägaren att sälja godset vidare till ett ovanligt högt pris. En längre gående ersättningsskyldighet kan dock bli följden i det enskilda fallet om transportören kände till att ett speciellt intresse var förenat med transporten. Detta återspeglar sig då ofta i frakten.

Direkta skador uppkomna i samband med skada på godset ligger utanför regelns tillämplighet och ersätts enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser. Det kan röra sig om extra utgifter vid utlämnandet av godset, kostnader för utsortering av skadat gods eller besiktningskostnader i den mån sådana inte är att hänföra till processkostnader.[46] För ren dröjsmålsskada finns i gällande sjölag ingen direkt tillämplig värderingsregel. Inte heller förevarande förslag innehåller en sådan regel. Ersättning för dröjsmålsskada enligt

[44] Denna begreppsbildning stödjer sig på både Hamburgreglerna 1978 och Genèvekonventionen 1980 men har i svensk rätt redan tidigare rekommenderats med förebild i CMR, se prop. 1973:137 s. 62. Jfr den nya nordiska köplagen 25 § ("väsentlig betydelse").

[45] Se närmare om skadevärderingen i Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 168 ff.

[46] Se Selvig, Erstatningsberegningen ved lasteskader (1962, Sjörättsföreningen i Göteborg nr 21) s. 39 samt ND 1969 s. 337. Se också Rune i SvJT 1969 s. 21–22 angående tolkningen av artikel 4:5 b) i Haag-Visbyreglerna.

278 § får därför även den beräknas med utgångspunkt från allmänna grundsatser om skadeståndets omfattning.

280 §

Förslaget innehåller två alternativ till bestämmelser om ansvarsgränser. Bestämmelsen i Haag-Visbyalternativet är en direkt motsvarighet till 120 § andra stycket sjölagen, dock att begränsningsbeloppet justerats till närmaste heltal.

De i lagtexten förekommande termerna "kolli" och "enhet" har vållat problem eftersom dessa tolkas olika i internationell rättspraxis.[47] Några absolut bindande definitioner föreslås dock inte för svensk rätts vidkommande. I likhet med vad som skedde vid 1973 års sjölagsändringar (prop. 1973:137 s. 119) föreslås istället att begreppsbildningen även fortsättningsvis lämnas åt rättstillämpningen.[48] Vissa riktlinjer för tolkningen av uttrycken framgår dock av 281 §.

Inte heller föreslås någon speciell bestämmelse för att ersätta reglerna i 120 § fjärde stycket sjölagen om möjlighet att avtala särskilt om högre ansvarsbelopp. Sådana överenskommelser förekommer mycket sällan i praktiken eftersom det normalt blir förmånligare för transportkunden att täcka det speciella skyddsbehovet genom varuförsäkring. Om en överenskommelse om högre ansvarsgräns någon gång skulle vara önskvärd kan avtalsparterna ändå avtala härom enligt den allmänna regeln i 254 § andra stycket och också få beloppet påfört transportdokumentet i enlighet med 296 § punkt 13.

Även det förslag, som helt bygger på Hamburgreglerna, innehåller alternativa ersättningssystem när gods skadats eller gått förlorat men har också kompletterats med särregler för dröjsmålsskador. Ansvarsgränserna i *första stycket* ligger cirka 25 procent högre jämförda med beloppen enligt Haag-Visbyalternativet. Uppjusteringen är ingen fullständig kompensation för den penningvärdeförsämring som skett under senare år utan en kompromissartad sammanvägning av flera faktorer. Av stor betydelse är härvid det ökade transportansvaret som Hamburgreglerna innebär genom slopandet av bl.a. ansvarsfriheten för s.k. nautiskt fel. I förtydligande syfte föreslås även att begreppet skeppningsenhet införs i lagtexten. Därmed sker en klar gränsdragning i förhållande till andra snarlika internationella begrepp som exempelvis "customary freight unit". Men tillämpningssvårigheter kan ändå uppkomma särskilt i fråga

[47] En förklaring härtill kan vara att Visbyreglernas franska och engelska text äger lika vitsord men att det franska ordet "colis" lär sakna ett exakt motsvarande engelskt uttryck.

[48] Se i detta sammanhang Selvig, Unit Limitation of Carrier's Liability (1960, även i AfS Bd 5) s. 35–80.

om bulklaster. I likhet med vad som anförts ovan bör den närmare begreppsutformningen även här lämnas åt rättstillämpningen.

Genom *andra stycket* i Hamburgalternativet införs särskilda regler för begränsning av ersättningen vid dröjsmålsskador. Bestämmelserna innebär en schablonmässigt begränsad ersättning eftersom det ofta kan vara svårt att påvisa och värdera sådana skador. Om dröjsmålet varar längre än 60 dagar utökas dock ersättningsmöjligheterna i enlighet med den konverteringsregel som finns intagen i 278 §. För att undvika en överkompensation åt en skadelidande genom en kombination av de olika ersättningssystemen föreskrivs i *tredje stycket* att transportörens totala ersättningsskyldighet inte skall överstiga ett belopp motsvarande en omedelbar förlust av allt det gods som han ansvarar för.

281 §

Paragrafen upptar den s.k. samlastnings- eller containerklausulen, som infördes i den svenska sjölagen i samband med antagandet av Haag-Visbyreglerna. Bestämmelsen, som är en hjälpregel för beräkning av antalet kollin eller andra skeppningsenheter vid samlastat gods, överenstämmer helt med 120 § tredje stycket sjölagen.

Som ett förtydligande anges dock uttryckligen i lagtexten att även en förlorad eller skadad transportanordning skall räknas som en enhet i ersättningshänseende. Bestämmelsens konstruktion medger att en skadelidande kan kombinera kolli- och kilobegränsningsmetoderna enligt 280 § i syfte att nå ett så högt begränsningsbelopp som möjligt.[49]

282 §

Bestämmelserna i denna paragraf överensstämmer i sak helt med 122 § första och andra stycket sjölagen även om de genomgått vissa språkliga ändringar. I förtydligande syfte har dock också angetts i *andra stycket* att den som transportören svarar för har att visa att han handlat i tjänsten eller haft ett uppdrag från transportören. Reglerna, som motsvarar artikel 7 i Hamburgreglerna, har såsom tidigare syftet att förhindra att reglerna om transportörens ansvarsfrihet och ansvarsbegränsning kringgås.

Vad gäller den s.k. Himalayaklausulen i andra stycket gäller denna även självständiga medhjälpare till transportören, t.ex. ett stuveriföretag.[50]

Att rätten till ansvarsbegränsning kan upphöra i vissa fall framgår av 283 §.

[49] Jfr Sisula, Containerklausulen i Haag-Visbyreglerna (1970, Sjörättsföreningen i Göteborg nr 39).

[50] Se prop. 1973:137 s. 70–71 angående den diskussion som förts internationellt om Himalayaklausulernas räckvidd.

I detta sammanhang skall också erinras om att likaså preskriptionsreglerna i [368] § punkt 5 gäller oavsett om ett ersättningsanspråk grundas på transportavtalet eller på annan grund (prop. 1973:137 s. 121–122).

283 §

Paragrafen innehåller särskilda bestämmelser för s.k. *grova egenfel* hos såväl transportören som hos anställda och övriga medhjälpare. Reglerna, som motsvarar 120 § femte stycket och 122 § tredje stycket sjölagen, har således sammanförts till en enda bestämmelse. Vid 1983 års sjölagsändringar infördes i 194, 197 (passagerarbefordran) och 237 (globalbegränsning) §§ sjölagen det subjektiva rekvisitet "med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma", dvs. skadevållaren skall ha insett risken för *skada av just det slag* som senare också uppkom. Även artikel 8 i Hamburgreglerna innehåller detta rekvisit. Den skillnad som därför föreligger i dag har på grund av den allmänna adekvansprincipen i svensk skadeståndsrätt ringa praktisk betydelse men för att göra sjölagens olika bestämmelser om förlust av ansvarsbegränsning helt kongruenta föreslås att lokutionen "sådan skada" införs även i förevarande bestämmelse.[51] På så sätt kan i det enskilda fallet ledning hämtas även från befintlig rättspraxis på övriga områden.[52]

Om transportören är ett bolag kan det möta problem att fastställa vilka personer i bolagets ledning som kan orsaka ett bortfall av ansvarsbegränsningen. Klart är att en person skall ha en sådan självständig ställning och sådana befogenheter att företräda transportören att en *identifikation* kan anses föreligga. Endast den omständigheten att personen ifråga är befälhavare på ett av transportörens fartyg är således inte tillräckligt.[53]

284 §

Paragrafen avses ersätta en motsvarande bestämmelse i 168 § andra stycket sjölagen enligt vilken transportören kan friskriva sig helt från ansvar för gods som transporteras på däck. En sådan bestämmelse är otillfredsställande eftersom den tillåter ansvarsfriskrivning oberoende av skadeorsaken. Därför föreslås att ansvarsfrihet inte bör tillåtas i den mån en förlust eller skada hänför sig till annat än den

[51] Jfr konventionstexterna i artikel 4:5 e) i Haag-Visbyreglerna och artikel 8 i Hamburgreglerna ("damage" resp. "such damage").
[52] Jfr rättsfallet NJA 1986 s. 61 (särskilt de utförliga resonemangen av Svea HovR) och Sjölagskommentaren Passagerarbefordran s. 130–131.
[53] Se den utförliga redogörelsen för problemet och befintlig internationell rättspraxis i Sjölagskommentaren Redaransvar s. 93 ff.

särskilda risk som är förenad med däckslastning, dvs. förlusten eller skadan beror på något sådant som felaktig stuvning.

Om således en förlust eller skada uppstår med avseende på gods som transporteras på däck skall – såsom berörts under 275 § – transportörens ansvar prövas utifrån de allmänna reglerna i 275–278 §§, dock att culpabedömningen givetvis måste göras med utgångspunkt från det överenskomna transportsättet. Om transportören däremot åsidosätter bestämmelserna om däckslastning i 263 § åläggs han ett betydligt strängare ansvar genom bestämmelserna i förevarande paragraf.

Med artikel 9:3 och 4 i Hamburgreglerna som förebild föreslås i *första* och *andra stycket* att transportören åläggs ett rent *strikt ansvar* för förlust eller skada till följd av otillåten däckslastning. Om ett *uttryckligt* avtal om lastning under däck föreligger och däckslastning ändå sker skall transportören därutöver presumeras ha gjort sig skyldig till en så allvarlig försummelse att ansvarsbegränsningen enligt 280 § helt faller bort.

I sistnämnda hänseende bör anmärkas de identifieringsproblem rörande godset som kan föreligga särskilt i modern containerfart. Genom den snabba ombordtagningstekniken kan det nämligen inträffa att en container av misstag lastas på däck trots uttryckligt avtal om lastning under däck. För att i möjligaste utsträckning förhindra att dessa situationer uppkommer bör avtalsparterna vinnlägga sig om att iaktta reglerna i 258 § om gods som fordrar särskild vård och genom märkning tydligt utskilja den container eller de containrar varom är fråga. Om dylika situationer ändå inte kan undvikas helt finns i dag också möjlighet till särskild försäkringstäckning av uppkomna skador.

285 §

Bestämmelserna i första och andra stycket av denna paragraf motsvarar 123 § första stycket och 168 § tredje stycket sjölagen. Tredje stycket är nytt.

Dessa regler, jämte de närmast följande bestämmelserna i 286–287 §§, avser transportansvaret i de fall transportören anlitar en undertransportör[54] för att helt eller delvis utföra en transport som åtminstone till en del skall utföras med fartyg. Därvid reglerar lagen, liksom tidigare, endast sjötransportörens roll men går på denna punkt utanför den rena sjötransporten.[55] Trots att Haag-Visbyreglerna inte har uttryckliga regler för sådana transporter infördes genom 1973 års sjölagsändringar bestämmelser härom på

[54] Se definitionen av undertransportör i 251 §.
[55] Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 18, 186, 188–190.

nationell grund. Den avtalsslutande transportören ålades av rättspolitiska hänsyn ett kvardröjande tvingande ansvar om inte uttryckligen avtalats eller klart förutsatts mellan parterna att transporten helt eller delvis skulle utföras av en annan transportör. Motsvarande bestämmelser infördes i de övriga nordiska sjölagarna. Även i artiklarna 10 och 11 i Hamburgreglerna har motsvarande regler införts, dock att uttryckligt avtal med namngiven transportör krävs. Artiklarna är utformade under starkt intryck av den nordiska lagstiftningen. Vid de nordiska överläggningarna har man därför numera funnit det naturligt att transportörens ansvar helt anpassas till Hamburgreglernas krav.

Första stycket överensstämmer helt med 123 § första stycket sjölagen. Någon ändring i sak åsyftas inte trots vissa språkliga förändringar. I bestämmelsen stadgas uttryckligen att reglerna om styckegodstransport är tillämpliga som om transportören själv utfört hela transporten. Detta innebär – vilket redan gäller – att exempelvis transportören blir obegränsat ansvarig enligt 283 § om undertransportören har orsakat skada uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.[56]

Transportörens möjlighet till ansvarsfriskrivning föreslås i *andra stycket,* med Hamburgreglerna som förebild, bli restriktivare i förhållande till gällande regler i 168 § tredje stycket sjölagen.[57] Syftet är en önskan att effektivt förhindra ett kringgående av det tvingande transportansvaret. Ett förbehåll får göras endast om avtalsparterna träffat en *uttrycklig* överenskommelse om genomgångstransport och i samband därmed också namngett den eller de undertransportörer som skall deltaga i transporten. I sistnämnda avseende är det dock tillräckligt att en bestämd och klart identifierbar grupp av fartyg, t.ex. "ACL ships", eller linjen anges. I detta stycke har slutligen intagits en uttrycklig bestämmelse om bevisbördans placering i händelse av skada på godset.

Regeln i *tredje stycket* är såsom nämnts ny och syftar likaledes till att förhindra ett kringgående av det tvingande transportansvaret. Bestämmelsen innebär att en ansvarsfriskrivning är ogiltig i den mån ett avtal om genomgångstransport försätter en skadelidande i en sämre processuell ställning jämfört med att transportören själv utför hela transporten.

286 §

Bestämmelsen i *första stycket,* som gäller undertransportörens ansvar för sak- och dröjsmålsskador, motsvarar 123 § andra stycket

[56] Jfr prop. 1973:137 s. 122.
[57] Jfr med äldre praxis *La Plata* NJA 1952 s. 12.

sjölagen. Endast språkliga och redaktionella ändringar har gjorts och ändring i sak åsyftas inte. Detta innebär bl.a. att krav på skadeersättning endast kan riktas mot den undertransportör som har haft godset i sin vård då skadan inträffade.

Att undertransportören är solidariskt ansvarig med transportören framgår nu av 287 §. Utförs undertransporten med annat transportmedel än fartyg gäller ansvarsreglerna för det transportmedlet.[58] Sjölagen reglerar inte multimodala transporter (kombinerade transporter) annat än såvitt avser sjötransportörens roll.[59]

I *andra stycket* stadgas, med artikel 10:3 i Hamburgreglerna som förebild, att undertransportören inte kan bindas till åtaganden utöver det tvingande transportansvaret utan skriftligt samtycke. Regeln föreslås som ett skydd för undertransportören eftersom han inte nödvändigtvis måste känna till huvudavtalet mellan transportör och avsändare.

287 §

Paragrafens bestämmelser, som skall ses i samband med 285 och 286 §§, överensstämmer helt med gällande rätt. Endast språkliga och redaktionella ändringar föreslås i *första* och *andra stycket* för att tydligare ange transportörens och undertransportörens gemensamma ansvar än såsom det för närvarande kommer till uttryck i 123 § sjölagen. I förtydligande syfte föreslås också i *tredje stycket,* med artikel 10:6 i Hamburgreglerna som förebild, den regeln att det tvingande transportansvaret gentemot en skadelidande tredje man inte hindrar interna regressavtal mellan transportör och undertransportör.

288 §

Första stycket, som innehåller alternativa bestämmelser, avser reklamation vid förlust av eller skada på godset och motsvarar 121 § första stycket sjölagen. En underlåten reklamation innebär inte att ersättningskravet upphör utan endast att godset fortsättningsvis presumeras ha varit i gott skick eller i det skick som angetts i transportdokumentet.[60] I det alternativa förslaget har reklamationsfristerna förlängts i enlighet med artikel 19:1 i Hamburgreglerna. Likaså har angetts uttryckligen att gods som transporteras utan transportdokument vid underlåten reklamation skall anses ha överlämnats i gott synligt tillstånd.

[58] Se närmare Sjölagskommentaren Godbefordran s. 186–187.
[59] Se ovan not 55.
[60] Reglerna om preskription av anspråk på grund av lastskada m.m. finns i [368] § sjölagen.

Det bör observeras att i båda förslagen reklamationsfristen normalt räknas från den tidpunkt då godset överförs i mottagarens besittning. Han skall således ha praktisk möjlighet att undersöka godset.[61] Detta gäller även vid en förhandsbesiktning av godset. Vare sig någon förlust eller skada kunde konstateras eller inte har mottagaren kvar sin rätt att reklamera inom tre alternativt 15 dagar från det godset sedan lämnades ut till honom.

I *andra stycket*, som motsvarar 121 § andra stycket sjölagen, föreslås med artikel 19:3 i Hamburgreglerna som förebild den ändringen att lättnaden i reklamationsplikten endast gäller förlust eller skada som blivit *konstaterad* vid en gemensam besiktning. Om felet inte iakttas vid besiktningen gäller således huvudreglerna i första stycket.

Tredje stycket innehåller en ny särskild reklamationsregel av reell art för dröjsmålsskador enligt 278 §. Regeln, som har artikel 19:5 i Hamburgreglerna som förebild, utesluter ersättningskrav som inte framställs skriftligt till transportören inom 60 dagar från det godset överlämnades till mottagaren. Den korta preskriptionstiden skall ses mot bakgrund av att en dröjsmålsskada normalt inte är svår att konstatera och att ett dröjsmål i de flesta fall endast leder till beloppsmässigt mindre ersättningsanspråk.

Även bestämmelsen i *fjärde stycket* är ny och föreslås för att underlätta reklamationsskyldigheten då transporten utförts av en undertransportör. Det kan nämligen vara svårt för mottagaren av godset att redan vid reklamationstillfället avgöra om ett ersättningsanspråk skall riktas mot transportören eller mot undertransportören.

Enligt 121 § tredje stycket sjölagen skall transportören och mottagaren bereda varandra tillfälle att besiktiga godset när skada har eller kan antas ha inträffat. Det har inte ansetts nödvändigt att ha en sådan allmän rekommendation i lagtexten. Någon motsvarande bestämmelse föreslås därför inte.

289 §

Utöver förluster på grund av sakskador och dröjsmålsskador kan en lastägare också drabbas av andra förluster i samband med en transport. Praktiskt viktiga fall gäller uppkomna kostnader på grund av mottagarens skyldighet att betala bidrag vid gemensamt haveri eller sjötransportörens skyldighet att utge ersättning för sådant bidrag eller bärgarlön som mottagaren har betalt.

[61] Om godset lossas och överlämnas exempelvis till tullmyndighet eller till ett terminalföretag, som inte kan anses representera mottagaren, innebär detta att tidpunkten för reklamationsskyldighetens inträde senareläggs till dess godset slutligt avhämtas av mottagaren. Se närmare Grönfors, Om ansvaret för lossat men icke mottaget gods vid sjötransporter (2 uppl. 1960) s. 89–90.

Förevarande paragraf reglerar dessa fall. Bestämmelsen är ny i förhållande till sjölagen och motsvarar artikel 24:2 i Hamburgreglerna. Artikeln, som reglerar det slutliga ansvaret för haveri- och bärgningskostnader, har utformats huvudsakligen på grundval av den justering som gjordes i regel D i 1974 års version av York-Antwerpenreglerna (SFS 1975:607). Ändringen tolkas så att en haveriintressent kan vägra utge haveribidrag i den mån ansvarsgrundande fel eller försummelse föreligger på transportörens sida.

Genom förevarande bestämmelse görs ett klarläggande även för svensk rätts del. Således skall i överensstämmelse med Hamburgreglernas bestämmelse mottagaren äga rätt att vägra utge haveribidrag om ett ansvarsgrundande vållande föreligger på transportörens sida. På samma grunder kan han också regressvis återkräva vad han tvingats betala i haveribidrag. Även i fall av bärgning av gods föreslås i överensstämmelse med Hamburgreglerna en rätt för mottagaren att framställa regresskrav gentemot transportören för vad han utgett i bärgarlön.

290 §

Paragrafen, som reglerar avsändarens och hans medhjälpares skadeståndsansvar gentemot transportören och personer med rätt i det transporterande fartyget, överensstämmer i sin första punkt i sak med 97 § första stycket sjölagen.[62] I andra punkten föreslås, med artikel 12 i Hamburgreglerna som förebild, en uttrycklig regel att också medhjälpares ansvar skall baseras på culpa. Skadeståndsansvaret enligt dessa bestämmelser är dock inte begränsat på samma sätt som vid förlust eller skada på gods orsakad av transportören eller hans medhjälpare. Skadeståndets omfattning måste i stället fastställas i det enskilda fallet med utgångspunkt från allmänna skadeståndsrättsliga regler på kontraktsrättens område.

Avsändaren kan i vissa fall vid hantering av farligt gods ådra sig ett rent *strikt* ansvar för skada. Om detta stadgas i 291 §.

291 §

Denna paragraf reglerar avsändarens särskilda ansvar för farligt gods samt transportörens rättigheter att vidta åtgärder med avseende på sådant gods. Med undantag för den regel som föreslås i tredje stycket åsyftas inte några ändringar i sak även om bestämmelserna omarbetats i såväl redaktionellt som språkligt hänseende för att anpassas till terminologin vid styckegodstransport.

Första stycket tar sikte på det fall att den transportör eller under-

[62] En närmare redogörelse för regelns tillämplighet finns i Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 112 ff.

transportör som mottar godset inte känner till dess farliga beskaffenhet och motsvaras av den speciella styckegodsregeln i 97 § andra stycket sjölagen och regeln i 119 § första stycket samma lag. Avsändaren åläggs således ett *strikt* ansvar för skada orsakad av farligt gods. Med "farligt gods" avses då gods som omfattas av 257 § första stycket.[63] Detta strängare ansvar gäller mot varje transportör som får godset om hand i transportkedjan. Om däremot avsändaren fullgjort sin upplysningsskyldighet kan en senare transportör inte åberopa sig på något strikt ansvar gentemot denne. I sådant fall får eventuella skadeståndsanspråk i första hand riktas mot den förste transportör som inte har lämnat upplysningarna vidare. Detsamma gäller om den förste transportören, fastän avsändaren inte har lämnat honom de relevanta upplysningarna, ändå har kännedom om den fara godset representerar och vilka försiktighetsåtgärder som skall vidtas men underlåter att upplysa en senare transportör om förhållandena.

Om transportören inte kände till godsets farliga beskaffenhet vid mottagandet äger han också rätt att vidta lämpliga åtgärder för att undanskaffa godset. Om detta sker med omdöme är han fri från all skadeståndsskyldighet.[64]

Andra stycket har intagits med artikel 13:3 i Hamburgreglerna som förebild. Av denna bestämmelse framgår uttryckligen att ingen – det kan exempelvis röra sig om en senare transportör i en transportkedja – som mottar gods med kännedom om dess farliga beskaffenhet kan framställa skadeståndsanpråk på strikt ansvarsgrund, en princip som för övrigt framgår indirekt av första stycket. I en sådan situation gäller huvudregeln i 290 § om avsändarens culpaansvar. Han kan inte heller undanskaffa det farliga godset.

Bestämmelsen i *tredje stycket* motsvarar 119 § andra stycket sjölagen men har fått en vidare tillämpning. Regeln föreslås bli tillämplig på varje situation där gods plötsligt visar sig utgöra en konkret fara för person eller egendom. Det kan exempelvis röra sig om kemikalier som är ofarliga i sig men som – transportören och avsändaren ovetande – utvecklar en lättantändlig gas vid kontakt med visst annat ämne. Även i den situationen kan den transportör som handhar godset eliminera faran utan skadeståndsskyldighet om han förfar med omdöme.

Utöver den skadeståndsskyldighet som kan föreligga om transportören exempelvis förstör det farliga godset i onödan eller eljest på ett omdömeslöst sätt kan ersättningsskyldighet givetvis också åläggas honom om han framkallar godsets farliga egenskaper genom

[63] Ansvaret för skada orsakad av gods enligt 257 § andra stycket skall dock bedömas med tillämpning av den allmänna ansvarsregeln i 290 §, varvid avsändarens kännedom om speciella egenskaper hos godset givetvis påverkar en sådan bedömning.
[64] Jfr rättsfallet *Despina GK nr 2* ND 1979 s. 27.

ett vårdslöst handhavande. Detta följer av reglerna om transportörens allmänna presumtionsansvar enligt 275 § och om gemensamt haveri enligt [sjunde] kapitlet sjölagen.

292 §

Som närmare berörts vid 251 § är tillämpligheten av styckegodsreglerna inte beroende av att konossement eller liknande handling utfärdas. Detta motiveras främst med konossementets minskade betydelse vid sidan av andra transportdokument, exempelvis sjöfraktsedlar (se 308 §), och dokumentlösa transporter där traditionella pappersrutiner ersätts med elektroniska rutiner (datorer plus överföring på nätverk). Emellertid föreligger fortfarande behov av konossementet som ett internationellt pappersdokument. Detta bildar nämligen samtidigt utgångspunkten för en översättning till elektroniska funktioner. I syfte att göra detta så enhetligt som möjligt har i artiklarna 14–17 i Hamburgreglerna upptagits bestämmelser om dess innehåll och rättsverkningar. Dessa regler är dock inte uttömmande varför de måste kompletteras med olika regler grundade på nationell rätt. De konossementsregler som föreslås i 292–307 §§ innebär en anpassning till nämnda Hamburgregler. Några stöder sig direkt på motsvarande konventionsbestämmelse, varav följer vissa ändringar i sak. I övriga regler görs endast nödvändiga språkliga och redaktionella ändringar med hänsyn till den föreslagna styckegodsterminologin.

I *första stycket* ges en definition av konossement. Denna överensstämmer i huvudsak med gällande krav i 151 § första stycket sjölagen men har fått en så konventionstrogen utformning som möjligt.[65] I förslaget anges exempelvis uttryckligen – med artikel 1:7 i Hamburgreglerna som förebild – att dokumentet skall utgöra bevis om ett avtal om sjötransport, något som tidigare varit underförstått. Att konossementet skall vara undertecknat av transportören eller någon som handlar på hans vägnar framgår nu av 296 § tredje stycket i förslaget.

Andra stycket överensstämmer helt med 154 § sjölagen och någon ändring i sak åsyftas således inte. Av bestämmelsen framgår att i nordisk rätt ett konossement normalt är av löpande karaktär. För att ett konossement skall behandlas som ett *rektakonossement,* dvs. som icke-löpande, krävs förbehåll för detta med uttryck som "icke till order" eller annat liknande uttryck.[66]

[65] Se närmare om konossementets utveckling och dess olika funktioner i Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 274 ff.

[66] Ingenting hindrar dock en mottagare enligt ett rektakonossement att genom anteckning på konossementet anvisa transportören att lämna ut godset eller del av detta till annan förvärvare (s.k. delivery orders). Detta skall inte förväxlas med konossementets egenskap att vara löpande resp. icke-löpande.

I detta sammanhang bör uppmärksammas att vissa utländska rättsordningar intar en motsatt hållning vad avser konossementets karaktär av löpande resp. icke-löpande handling. Är ett konossement under amerikansk rätt ställt till viss person, s.k. straight bill of lading, motsvarar det närmast en sjöfraktsedel.[67] En nordisk exportör som avser att använda sig av ett löpande konossement vid godstransporten bör därför se till att detta utställs till viss person med tillägget "eller order" eller liknande, eller till innehavaren.

Regeln i *tredje stycket* motsvarar 160 § första stycket sjölagen och dess syfte är främst att stärka konossementets omsättningsvärde. En förvärvares rättigheter och skyldigheter skall klart framgå av konossementet. Kännedom om villkoren i ett bakomliggande befraktningsavtal (ett certeparti) saknar således betydelse, såvida inte en uttrycklig hänvisning gjorts i konossementet (s.k. incorporation clauses). För att markera att regeln blir tillämplig så snart konossementet blivit omsatt föreslås att "mottagaren" i gällande sjölagsregel ändras till "annan innehavare av konossementet än avsändaren".

293 §

Dessa regler om s.k. genomgångskonossement har överförts från 167 § sjölagen utan att några ändringar i sak åsyftats.[68] I *första stycket* ingår således en definition av genomgångskonossement. Uttrycket "transportör" i bestämmelsen skall förstås i enlighet med definitionen av transportör i 251 §. Av denna definition framgår att med transportör i kapitlet endast avses sjötransportör. För att ett dokument skall vara ett genomgångskonossement i kapitlets mening måste det således framgå av detta att transporten skall utföras av flera sjötransportörer än en. En transport som skall utföras av endast en sjötransportör blir inte en genomgångstransport när i transporten ytterligare deltar bara t.ex. en vägtransportör.

I *andra stycket* föreskrivs att den som utfärdar ett genomgångskonossement är skyldig se till att förhållandet antecknas i eventuella lokala konossement. Syftet med detta är främst en önskan att förhindra komplikationer på grund av konkurrens mellan olika konossement för samma gods men även att upplysning skall ges om samtliga villkor under vilka godset transporteras.[69]

[67] Se därom Deutgen, Är en straight bill of lading ett rektakonossement?, Marius nr 103 (1985).

[68] Angående ändrade regler för godsansvaret vid genomgångstransporter (ansvarsfriskrivning m.m.) se 285–287 §§.

[69] Se närmare om den praktiska hanteringen i Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 318 ff.

294 §

Reglerna har överförts från 95 § sjölagen. *Första* och *andra styckena,* som också har sin motsvarighet i artiklarna 14:1 och 15:2 i Hamburgreglerna, innebär ingen ändring i sak. I *tredje stycket* har den regeln slopats att avlastaren skall betala kostnaderna för en uppdelning av godset på flera konossement. Det får anses tillräckligt att avlastaren inte kan kräva särskilda konossement om det innebär väsentliga olägenheter för transportören.

295 §

Denna paragraf, som saknar motsvarighet i sjölagen, grundar sig på artikel 14:2 i Hamburgreglerna. Bestämmelsen innebär en ändring i förhållande till den traditionella uppfattningen att befälhavaren endast företräder fartygets ägare. Denna uppfattning avspeglas inte längre i den kommersiella verkligheten, särskilt inte på styckegodstransporternas område. I modern linjefart föreligger nämligen inte den identifikation mellan den avtalande transportören och ägaren till det fartyg som transporterar godset på samma sätt som var vanligt tidigare. Bruket i konossement av s.k. identity of carrier-klausuler utpekande endast fartygsägaren som ansvarig för godset kan därför leda till orimliga resultat, i synnerhet om fartyget är inchartrat från ett annat land än det där transportören driver verksamhet. Genom den föreslagna regeln sker nu en uttrycklig anpassning av svensk rätt till den rättsutveckling som ägt rum.[70]

296 §

Paragrafen innehåller bl.a. en "lista" på vilka uppgifter ett konossement skall innehålla och motsvarar de uppgiftskrav som finns intagna i 151–152 och 155 §§ sjölagen.[71] Dessa krav har även kompletterats med ytterligare föreskrifter hämtade från artiklarna 14 och 15 i Hamburgreglerna. Som exempel kan nämnas krav på angivande i konossementet av farligt gods eller att gods skall eller får lastas på däck. Likaså skall anges transportörens namn och orten där han har sitt huvudkontor och den konventionsreglering som är tillämplig på transporten. Syftet med den utökade uppgiftsskyldigheten är att stödja en internationell strävan att i tolkningshänseende göra konossementsdokumenten så standardiserade och enhetliga som möjligt. Några sanktioner mot utelämnande av uppgifter – utöver vad som indirekt kan drabba transportören på grund av uppgiftsansvaret enligt 299–300 §§ – föreslås dock inte.

[70] Jfr det s.k. *Lulu-målet* NJA 1960 s. 742 samt SOU 1972:10 s. 54 ff angående vidtagna ändringar i 123 § sjölagen.

[71] Se närmare Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 274–292 och 294–295.

Kravet på undertecknande förklaras uttryckligen kunna tillfredsställas genom mekaniska och elektroniska förfaranden. I den nu gällande sjölagen har denna svårighet undgåtts genom användning av begreppet "utfärda" i stället för "underteckna".[72] Skälet till ändringen är lydelsen av Hamburgreglerna. Slutresultatet av de båda uttryckssätten är avsett att bli detsamma.

297 §

I denna bestämmelse, som hämtats från artikel 15:3 i Hamburgreglerna, anges uttryckligen att utelämnade dokumentsuppgifter enligt 296 § inte påverkar dokumentets egenskap av konossement under förutsättning att detta i övrigt uppfyller villkoren i definitionen i 292 § första stycket. Detta innebär således att uppgifterna är obligatoriska endast i den meningen att de självständigt eller tillsammans med andra uppgifter utgör nödvändiga element i definitionen. Men – såsom nämnts under 296 § – föreslås inte några direkta sanktioner mot utelämnade uppgifter.

298 §

Bestämmelsen överensstämmer med gällande nordisk rätt såsom den kommit till uttryck i 152 § andra stycket och 161 § andra stycket sjölagen.[73] Lagtexten har dock anpassats till reglerna i 296 § med artikel 16:1 i Hamburgreglerna som förebild.

299 §

Denna paragraf, som bl.a. i sitt första stycke lägger fast sådant uppgiftsansvar för konossementsutfärdaren som har utformats som ett fingerat vårdansvar, överensstämmer med gällande nordisk rätt. Endast språkliga och redaktionella ändringar har gjorts i förhållande till nuvarande sjölagsregler. *Första stycket* motsvarar således 161 § första och tredje stycket sjölagen. I *andra stycket* regleras även konossementets bevisverkan med avseende på mottagarens skyldighet att betala frakt och ersättning för överliggetid. Reglerna motsvarar den praxis som utbildats kring 112 och 160 §§ sjölagen. Avseende betalningsskyldighet för frakt är det tillräckligt att det framgår av konossementet att den är obetald. Vad gäller ersättning för överliggetid är det överliggetiden i lastningshamnen som avses utan att detta nödvändigtvis behöver anges i lagtexten. En generell förtryckt klausul om att mottagaren skall betala överliggetidsersättning är dock inte tillräcklig utan kravet måste till skillnad mot fraktkravet

[72] Jfr Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 276.
[73] Se närmare prop. 1973:137 s. 72 och Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 289–292.

vara beloppsmässigt preciserat för den transport varom är fråga för att betalningsskyldighet skall inträda.

Av bestämmelserna i första och andra stycket framgår att konossementet förlorar sin bevisverkan om det kan visas att annat överenskommits mellan transportören och avsändaren. Enligt *tredje stycket* gäller detta dock inte mot en godtroende förvärvare av konossementet. Inte heller kan transportören enligt detta stycke undandra sig sin undersökningsplikt vid godsets mottagande genom att bruka förbehåll av mer generell art ("said to be" etc). Dessa regler har sin motsvarighet i 161 § första och andra stycket sjölagen och syftar givetvis till att stärka konossementets omsättningsvärde.

300 §

Denna paragraf innehåller regler för transportörens "rena" eller "äkta" uppgiftsansvar samt för hans skyldighet att lämna upplysning om avgivna indemnitetsförklaringar (back letters). Reglerna har sin motsvarighet i 162 och 163 §§ sjölagen och någon ändring i sak åsyftas inte. Detta innebär att uppgiftsansvaret, som bygger på culpa, också framdeles kompletterar eller i vissa fall även överlappar det fingerade vårdansvaret enligt 299 §. Som ett förtydligande har lagts till i lagtexten att transportören inte kan begränsa det ansvar som utkrävs enligt förevarande bestämmelse.[74]

En bestämmelse i artikel 17:2 i Hamburgreglerna om att back letters inte kan åberopas gentemot en tredje man gäller som en regel i svensk rätt utan att detta har ansetts behöva uttryckligen anges i lagtexten. Vad gäller giltigheten av ett back letter i förhållandet mellan transportören och avlastaren regleras denna i 301 §.

301 §

I *första stycket* fastställs det strikta ansvar som avlastaren har för lämnade uppgifter om godset. Regeln överensstämmer helt med 153 § sjölagen och har också en motsvarighet i artikel 17:1 i Hamburgreglerna.

Bestämmelserna i *andra stycket* är nya och har utformats med artikel 17:3 i Hamburgreglerna som förebild. Reglerna innebär att alla transportörens krav (huvudsakligen regressanspråk) gentemot avlastaren bortfaller vid en brottslig samverkan mellan dem, något som för övrigt redan anses gälla i nordisk rätt på grund av allmänna rättsgrundsatser. Det kan exempelvis röra sig om ett osant intygande av transportören rörande vissa uppgifter som lämnats för att tas in i konossementet eller för uppgifter om godsets synliga tillstånd.

[74] Se vidare prop. 1973:137 s. 71 ff samt Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 308–312.

Detsamma gäller för felaktiga uppgifter om lastningshamn eller tid för lastning, exempelvis antedatering. En prövning av giltigheten av ett back letter måste dock ske i det enskilda fallet. Det får nämligen antas att i många fall ingen allvarlig kritik kan riktas mot förfarandet. Det rör sig då om de "innocenta" situationerna där exempelvis problem uppkommer med en mindre felräkning av ett större godsparti, där onödig tidsspillan och kostnad för en omräkning bäst undgås genom en indemnitetsförklaring.

302–305 §§

Bestämmelserna i förevarande paragrafer, vilka gäller rätten att få godset utlämnat till sig, grundar sig inte på någon konventionsreglering utan på regler som utbildats genom internationella handelsbruk. De föreslagna reglerna överensstämmer helt med motsvarande regler i 156–159 §§ sjölagen och endast språkliga ändringar har företagits.

306–307 §§

Bestämmelserna i förevarande paragrafer, som reglerar vissa rättsförhållanden vid förvärv av konossement i god tro, har utvecklats på nationell grund. Reglerna har hämtats från motsvarande bestämmelser i 164–166 §§ sjölagen och några ändringar i sak åsyftas inte. Endast språkliga och redaktionella ändringar har företagits. Det bör observeras att ytterligare ändringar av terminologisk karaktär kan komma att bli nödvändiga i 307 § vid antagandet av en ny köplag.

308 §

I modern linjefart har icke-negotiabla transportdokument kommit till användning i allt större omfattning. Ett sådant dokument är den s.k. sjöfraktsedeln (sea waybill). Behov föreligger att närmare reglera rättsverkningarna av ett användade av detta dokument. Bestämmelser härom ges således i förevarande och i följande paragraf (309 §).

Första stycket innehåller en definition av begreppet sjöfraktsedel. Denna har utformats med utgångspunkt från de två grundläggande funktionerna hos ett transportdokument sådana de angetts i artikel 18 i Hamburgreglerna, nämligen att vara bevis om att ett transportavtal träffats och om att godset blivit mottaget. Därjämte måste dokumentet innehålla ett åtagande av transportören att lämna ut godset till den som anges som mottagare. Detta innebär bl.a. att godset kan lämnas ut till mottagaren utan att – till skillnad från vad som gäller vid bruk av konossement – ett originaldokument behöver presenteras och återställas. Utlämningsförfarandet är helt oberoende av själva transportdokumentet.

I *andra stycket* sägs att avsändaren kan förfoga över godset under transporten, exempelvis genom att begära att transporten avbryts eller genom att ange en ny mottagare. En förutsättning är dock att avsändaren inte avstått från denna rättighet gentemot transportören eller att den angivne mottagaren sedan godset kommit fram till bestämmelseorten hunnit framställa sitt anspråk på godsets utlämnande.

Av *tredje stycket* framgår att konossement kan begäras enligt 294 § så länge avsändaren har kvar sin förfoganderätt enligt andra stycket. Senare kan transportkunden inte växla dokumentstyp; en annan ståndpunkt skulle störa funktionerna.

309 §

Bestämmelserna i denna paragraf avser huvudsakligen sjöfraktsedeln som bevismedel och motsvarar konossementsreglerna i 296 och 298 §§. Med hänsyn till sjöfraktsedelns icke-negotiabla karaktär har bestämmelserna i *första stycket* om dokumentets innehåll gjorts enkla. Principerna för transportörens plikt att undersöka riktigheten av lämnade godsuppgifter bör dock gälla även för sjöfraktsedlar för att på så sätt få uppgifterna så tillförlitliga som möjligt. I likhet med konossementet föreslås nämligen sjöfraktsedeln också utgöra bevis om transportvillkoren och om att godset mottagits i det skick som angetts i dokumentet. Eftersom fraktsedeln inte är negotiabel har transportören dock enligt *andra stycket* – till skillnad från vad som i vissa fall gäller vid konossement – alltid möjlighet att motbevisa dokumentets innehåll.[75]

310 §

I denna paragraf regleras verkan av s.k. jurisdiktions- eller prorogationsklausuler vid styckegodstransport. Den avtalsfrihet som i stort sett råder i dag[76] utnyttjas ofta på sådant sätt att talan i anledning av en godsskada eller dylikt endast kan väckas i den stat där transportören har sitt huvudsakliga driftsställe, något som i enskilda fall till och med kan vara svårt att närmare utreda. Syftet med bestämmelserna är därför att främst förhindra ett kringgående av den tvingande ansvarsregleringen i förevarande kapitel genom att vid tvist en kärande tillförsäkras möjlighet att väcka talan vid domstolen för en ort med rimlig anknytning till den transport varom är fråga. I paragrafen ges alternativa lösningar för Haag-Visbyreglerna respektive Hamburgreglerna.

[75] Se närmare om den rättsliga skillnaden mellan konossement och sjöfraktsedlar Grönfors i Festskrift till Hessler (1985) s. 221 ff.

[76] Se närmare Lind Rasmussen, Jurisdiksjonsklausuler og voldgiftsklausuler i søtransportavtaler, Marius nr 90 (1984).

I *första stycket* stadgas att ett s.k. förhandsavtal om exklusiv jurisdiktion är ogiltigt i den mån det inskränker kärandens möjlighet att väcka talan vid någon av de domstolar som där anges. Kärande kan därvid vara såväl transportören som transportkunden. De domstolar som anges i punkterna 1–3 har en naturlig anknytning till transporten. Exempelvis kan bevisning om en skada bäst finnas att tillgå i den faktiska lastnings- eller lossningshamnen.

Bestämmelsens begränsning till vissa angivna domstolar innebär att något hinder inte föreligger att genom prorogation utesluta andra domstolar. I Haag-Visbyalternativet betyder detta exempelvis att ett avtal som hindrar käranden att föra talan vid den domstol där det transporterande fartyget belagts med kvarstad i princip får giltig verkan. Detta överensstämmer med gällande praxis. I Hamburgalternativet, däremot, får enligt punkten 4 så inte ske. Talan kan alltid väckas vid domstolen för den ort där fartyget eller annat fartyg, som tillhör samma ägare, har blivit föremål för kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd. En annan sak är att svaranden efter målets anhängiggörande har möjlighet att få målet flyttat till annan domstol efter ställd säkerhet för det omstämda beloppet. Se närmare därom vid [337 a] §.

Enligt *andra stycket* har en kärande alltid möjlighet att väcka talan vid domstolen för den ort som angetts i transportavtalet eller i en prorogationsklausul. Detta framgår redan av första stycket, som endast gäller vissa begränsningar i kärandens valrätt. Bestämmelsen får närmast betydelse vid avgörandet av transportörens ansvar för undertransportör enligt 285 §. Vidare anges som ett förtydligande att sedan tvist uppkommit parterna kan fritt avtala hur en tvist skall behandlas, dvs. var den skall handläggas eller att den skall avgöras genom skiljedom.

Regeln i *tredje stycket* skall ses som ett skydd för en konossementsinnehavare som förvärvat konossementet i god tro. Om en jurisdiktions- eller skiljedomsklausul finns intagen i ett bakomliggande certeparti blir konossementsinnehavaren bunden av denna endast om konossementet särskilt och uttryckligen anger detta. Det är således inte tillräckligt att konossementet innehåller en allmän hänvisning till certepartiets villkor.

I Haag-Visbyalternativet har intagits ett *fjärde stycke* som anger att bestämmelserna i första stycket inte gäller vid s.k. cross trade, dvs. fart som inte berör något nordiskt land. Det finns för närvarande inte skäl att begränsa avtalsfriheten vid sådan fart utan stöd av allmänt antagna internationella regler.

Första stycket i dess Haag-Visbyalternativ skall inte heller gälla vid en anslutning till konventionen den 16 september 1988 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område (den s.k. Lugano-konventionen) i den mån annat

följer av denna konvention.[77] Vid införandet av lagstiftning som grundas på Luganokonventionen måste därför ytterligare undantagsbestämmelser införas i Haag-Visbyalternativet. Om däremot Hamburgreglerna ratificerats, föranleder en anslutning till Luganokonventionen inga sådana konsekvensändringar.

311 §

I denna paragraf anges att tvister i anledning av styckegodstransport även kan avgöras genom skiljedom. För att undvika ett kringgående av de restriktiva reglerna om jurisdiktionsklausuler i 310 § har dock motsvarande begränsningar gjorts i giltigheten av skiljeavtal som har ingåtts på förhand. I paragrafen ges alternativa lösningar för Haag-Visbyreglerna respektive Hamburgreglerna.

I *första stycket* stadgas således att en skiljedomsklausul är giltig om, efter kärandens val, skiljeförfarandet skall försiggå i stat där någon av de orter som avses i 310 § första stycket 1–3 är belägen. Genom hänvisningen i andra stycket får skiljeförfarande även äga rum på den ort som parterna bestämt i skiljeavtalet. Som en ytterligare förutsättning anges att skiljedomstolen skall tillämpa de tvingande reglerna för styckegodstransport. Härmed avses reglerna i förevarande kapitel eller motsvarande konvention eller därpå grundad lag.

Andra stycket hänvisar till 310 § andra och tredje styckena. Detta innebär – som nyss har angetts – att skiljeförfarandet efter kärandens val även får äga rum på den ort som angetts i skiljedomsklausulen eller i skiljeavtalet samt att, sedan tvist uppstått, parterna fritt kan avtala om var och hur ett skiljeförfarande skall ske. Hänvisningen innebär också att en konossementsinnehavare som förvärvat konossementet i god tro är skyddad mot överraskande skiljedomsklausuler i ett bakomliggande certeparti.

I *tredje stycket*, i dess Haag-Visbyalternativ, har intagits en bestämmelse som motsvarar 310 § fjärde stycket. Regeln innebär att bestämmelserna i första stycket endast gäller vid fart som berör nordiskt land.

Av det alternativa förslaget följer att ett skiljeavtal är ogiltigt i den mån det strider mot bestämmelserna i första och andra styckena. Avtalet blir dock inte ogiltigt i sin helhet. I samma mån som skiljeavtalet är ogiltigt anses bestämmelserna i nämnda stycken som del av avtalet.

Vid ett tillträde till den s.k. Luganokonventionen kan reglerna i förevarande paragraf komma att påverkas på samma sätt som reglerna om jurisdiktionsklausuler i 310 §. Se därför närmare vid sistnämnda paragraf.

[77] För danskt vidkommande avses också 1968 års Brysselkonvention rörande samma ämnen.

5.2 Motivering till 14 kap. sjölagsförslaget

Avtalstypen resebefraktning var ursprungligen heltäckande och omfattade alla godstransporter till sjöss med enhetliga regler. Nu har resebefraktningsreglerna genom marknadens utveckling av nya avtalstyper måst begränsas till sitt egentliga område. Men principerna för regleringen är välkända genom traditionen och översynen har därför kunnat begränsas till den språkliga och redaktionella utformningen samt till justering av vissa detaljer. Specialmotiveringarna för de föreslagna stadgandena kan med hänsyn härtill hållas kortfattade.

De första inledande paragraferna gäller för befraktningsavtalet över huvud och motsvarar de nuvarande bestämmelserna i 71–75 §§ sjölagen.

5.2.1 Inledande bestämmelser

312 §

I denna paragraf, som i huvudsak motsvarar 71 § sjölagen, anges befraktningskapitlets tillämpningsområde och vissa grundläggande begrepp på befraktningsområdet. De ändringar som görs är nödvändiga med hänsyn till att bestämmelserna för styckegodstransport brutits ut till ett självständigt regelverk och att sammanblandning av olika befordringsformer således inte får ske. Vissa klarläggande tillägg görs också, bl.a. avseende s.k. konsekutiva resor (jfr motiven under avsnitt 5.2.3).

Första stycket stadgar att reglerna om befraktning skall tillämpas på såväl hel- som delbefraktning, dvs. då befordringsavtalet gäller ett helt fartyg, ett visst lastrum eller en kvotdel av ett fartygs lastutrymme. En närmare precisering av de två befraktningsformerna görs i andra stycket genom en definition av begreppet delbefraktning. Vidare läggs fast för undvikande av tveksamhet att reglerna för resebefraktning skall gälla även konsekutiva resor om befraktningsavtalet (certepartiet) inte anger annat. Även en definition av begreppet konsekutiva resor har därför införts i andra stycket.

I *andra stycket* har – utöver vad som nämnts ovan – samlats definitioner av ytterligare några viktiga begrepp inom befraktningsområdet. Med *bortfraktare* och *befraktare* avses detsamma som i 71 § sjölagen, dock att textens formulering gjorts fartygscentrerad. Begreppen *resebefraktning* och *tidsbefraktning* överensstämmer likaså med gällande rätt.

En ny definition i lagtexten avser begreppet *avlastare*. Med avlastare avses detsamma som vid styckegodstransport varför det bör vara tillräckligt att hänvisa till vad som anförts vid motsvarande definition i 251 §.

Ny är också definitionen av begreppet *konsekutiva resor,* som omfattas helt av resebefraktningsreglerna med undantag för vissa särbestämmelser. I likhet med gängse resebefraktning utförs resorna på resebasis och med ett bestämt fartyg.

Definitionen av begreppet *delbefraktning* är också ny men överensstämmer med den definition som finns i de danska och norska sjölagarna. Den är av stor vikt, framför allt för att befraktningsformen inte skall sammanblandas med styckegodstransport, som utmönstrats till ett särskilt kapitel.

Om det föreligger delbefraktning eller styckegodstransport får således i första hand avgöras genom det avtalsdokument som parterna använder eller avser att använda. Något formkrav för certeparti föreligger dock inte men avtalet skall engagera ett visst fartyg och ha väsentligen samma innehåll som ett certeparti. Exempelvis förekommer bruk av s.k. "fixture notes", vilka dokument syftar till att slutligen manifesteras i ett certeparti och kanske ett på detta baserat trampkonossement.

Till skillnad mot vad som nu gäller enligt 71 § andra stycket sjölagen kan delbefraktning komma i fråga även på tidsbefraktningsområdet ("space charter"). Tidscertepartierna avser dock normalt ett helt fartyg.

I 315 § första stycket och 382 § fjärde stycket regleras bortfraktarens och befraktarens förhållande vid vad som i dag benämns underbortfraktning. Vid de nordiska överläggningarna har man enats om att en definition av underbortfraktning ("frembortfraktning" på norska) inte är nödvändig. De förhållanden som det här är fråga om, dvs. att en befraktare i sin tur uppträder som bortfraktare gentemot tredje man genom ett nytt befraktningsavtal, bör emellertid inte förväxlas med den nya terminologin på styckegodstransporternas område, nämligen transportör och undertransportör. För svensk del föreslås därför att uttrycket underbortfraktning ersätts med ordet *vidarebortfraktning.*

Enligt *tredje stycket* gäller befraktningskapitlets bestämmelser vid inrikes fart i Sverige samt vid internordisk fart. Gentemot den nuvarande regleringen i 169 § första stycket sjölagen, där det anges att lagen i den stat där avgångsorten är skall tillämpas, föreligger således den skillnaden att svensk rätt kommer till användning vid svenska domstolar även när resan sker till Sverige från ett annat nordiskt land eller mellan nordiska länder. Någon praktisk skillnad bör detta knappast innebära eftersom befraktningsreglerna avses bli i det närmaste identiska i de nordiska länderna. I sista punkten görs dock undantag från principen om tillämpning av domstolslandets lag vid inrikes resor i Danmark, Finland och Norge. Regeln tar sikte på den situationen, att man i de nordiska länderna eller i något av dem skulle vilja införa ett enhetligt ansvarssystem avseende olika slag av

inrikes befordran av gods (jfr bestämmelsen i 252 § första stycket).

Några lagvalsregler för utomnordisk certepartifart föreslås inte. I *fjärde stycket* anges endast att befraktningskapitlets bestämmelser skall tillämpas i de fall svensk rätt kommer till användning. Lagvalet får dock avgöras enligt certepartiets bestämmelser eller eljest enligt allmänna internationellt-privaträttsliga regler.

313 §

Denna paragraf, som reglerar befraktningsreglernas dispositiva omfattning, motsvarar i huvudsak 72 § första stycket och 168 § första stycket sjölagen.

I *första stycket* har gjorts vissa förtydliganden utan att några ändringar i sak åsyftas.[78] Således anges nu uttryckligen i lagtexten att även praxis som har utbildats mellan parterna kan åsidosätta befraktningsreglerna. En sådan praxis skall därvid anses som en del av parternas avtal. Vad gäller handelsbruk och annan sedvänja har även här gjorts ett tillägg att endast bruk och sedvänja som måste anses vara bindande för parterna sätter de dispositiva reglerna åt sidan. Vid en prövning av giltigheten, som då måste ske i det enskilda fallet, bör en rad omständigheter beaktas. Som exempel kan anges en sedvänjas fasthet och utbredning, parternas kännedom om den, sedvänjans uppkomst och dess lämplighet.

Enligt *andra stycket* får ansvaret för godsskada inte inskränkas vid avtal om inrikes eller internordisk resebefraktning. Detsamma gäller de särskilda preskriptionsreglerna i [368] §. Denna begränsning av avtalsfriheten till enbart resebefraktning innebär att motsvarande tidsbefraktningsregler blir i princip dispositiva oberoende av fartområde. Likaså förblir utrikes resebefraktning fri, dvs. parterna får såsom tidigare avtala andra villkor även om enligt certepartiet eller genom lagvalsregler svensk rätt skall äga tillämpning.

Regeln i *tredje punkten* i samma stycke skall ses som ett komplement till lagvalsregeln i 312 § tredje stycket andra punkten. Om exempelvis dansk lag skall tillämpas av en svensk domstol enligt nämnda lagvalsregel skall även omfattningen av det tvingande ansvaret avgöras med utgångspunkt från danska regler.

I *tredje stycket* anges att reglerna om utfärdande av ombordkonossement (trampkonossement) vid resebefraktning inte får åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren i viss fart. Det geografiska tillämpningsområdet är detsamma som gäller för linjekonossement. Motsvarande bestämmelser på tidsbefraktningens område är däremot dispositiva.

Av *fjärde stycket,* slutligen, framgår som en erinran att även

[78] Motsvarande formuleringar föreslås även på köprättens område, se prop. 1988/89:76 s. 65.

reglerna i 316 § om trampkonossement är tvingande när konossementet bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaren och tredje man. Bestämmelserna i 316 § gäller vid såväl rese- som tidsbefraktning.

314 §

Paragrafen motsvarar 73 och 74 §§ sjölagen. Några ändringar i sak åsyftas inte. Vissa tillägg har dock gjorts i utfyllande syfte.

Vid tidsbefraktning, som i mycket liknar ett hyresavtal, är certepartiet normalt knutet till ett bestämt fartyg. På resebefraktningsområdet, där resan och lasten ställs i förgrunden på ett annat sätt, kan bortfraktaren emellertid ofta förbehålla sig rätten att sätta in ett alternativt fartyg. I certepartiet förekommer då tillägg av typen "or substitute". I vissa fall, exempelvis vid konsekutiva resor, kan bortfraktaren ha full frihet i valet av fartyg genom klausuler som "name or substitute in owners's option". I *första stycket* anges därför att bortfraktaren vid en substitution endast får sätta in fartyg som är lika ändamålsenliga som det avtalade fartyget. Vid bedömningen därav kan olika egenskaper hos fartyget vara betydelsefulla. Det kan röra sig om lastförmåga, lastnings- och lossningskapacitet, manöveregenskaper eller ägar- och nationalitetsförhållanden. Även fartygets ålder kan ha betydelse ur försäkringssynpunkt.

Vidare stadgas i samma stycke att en rätt att ersätta ett fartyg med ett annat kan utövas flera gånger. En inskränkning i denna rätt måste därför ske genom uttryckliga bestämmelser i certepartiet.

Frågan huruvida rätt att sätta in ett annat fartyg föreligger även efter en förlisning eller kondemnation kan vara svårbedömbar. Avtalsparterna har många gånger varit oense därom, bl.a. på grund av konjunkturläget, och en tolkning av substitutionsklausulen i fråga har måst ske i det enskilda fallet. Särskilda regler avseende förlust och kondemnation av fartyget har därför intagits i 341 § och 384 §. Att en substitutionsklausul av gängse utformning inte innebär en motsvarande skyldighet för bortfraktaren att sätta in ett annat fartyg är däremot klarlagt i praxis. En lagregel med denna innebörd anses därför inte vara nödvändig.

Bestämmelsen i *andra stycket* överensstämmer helt med 74 § sjölagen och gäller såväl rese- som tidsbefraktning. I förtydligande syfte har lagts till att förbudet även gäller en föregående ballastresa eftersom befraktaren inte skall behöva stå risken för tidsspillan eller andra olägenheter. En förutsättning är dock att ballastresan omfattas av certepartiet.

315 §

Reglerna i *första stycket* överensstämmer i sak helt med 75 § sjölagen. Befraktaren kan således som tidigare överlåta sina rättigheter

enligt befraktningsavtalet utan samtycke från bortfraktaren men förblir i gengäld ansvarig för att avtalet ändå fullgörs i dess förpliktande delar. Det kan exempelvis röra sig om skyldigheten att leverera last eller att betala frakt.[79] Det bör vidare uppmärksammas i detta sammanhang att uttrycket "underbortfraktning" ersatts i förslaget med ordet "vidarebortfraktning". Se närmare om anledningen till detta vid 312 §.

I motsats till befraktarens möjligheter kan bortfraktaren inte överlåta befraktningsavtalet på annan utan befraktarens godkännande. Det är nämligen oftast av stor betydelse för befraktaren vem som utför befordringen. Denna skall exempelvis utföras med ett bestämt fartyg med speciella egenskaper. Även ägar- och nationalitetsförhållandena kan vara betydelsefulla i visst fartområde. I *andra stycket* har därför införts ett uttryckligt krav på befraktarens samtycke för att överlåtelse av befordringsförpliktelserna skall få ske. Om samtycke lämnas bör å andra sidan bortfraktaren vara fri från ansvar för att befraktningsavtalet därefter blir fullgjort. Principen om ett kvardröjande ansvar, som infördes i 123 § sjölagen genom 1973 års sjölagsändringar, gör sig nämligen inte lika starkt gällande på befraktningsområdet i och med att reglerna för styckegodstransport brutits ut till ett självständigt regelverk. Överlåtelse av certepartier är betydligt mindre vanligt i jämförelse med förekomsten av s.k. omlastningsklausuler på styckegodstransporternas område. Inget hindrar dock avtalsparterna från att i det särskilda certepartiet göra förbehåll för ett fortsatt ansvar för den ursprunglige bortfraktaren.

316 §

Sjölagens bestämmelser om konossement är gemensamma för konossement i linjefart och konossement med bakomliggande certeparti eller annat befraktningsavtal (s.k. trampkonossement) så snart det blivit omsatt. Även fortsättningsvis skall de två typerna av konossement vara underkastade samma regler. Tekniskt åstadkommes detta genom att i förevarande paragraf hänvisningar görs till bestämmelserna för konossement vid styckegodstransport (linjekonossement).

Bestämmelsen i *första stycket*, vars främsta syfte är att stärka trampkonossementens omsättningsvärde, motsvarar 160 § första stycket sjölagen. Endast den ändringen har företagits att begreppet "mottagare" ersatts med det mer omfattande begreppet "tredje man". På så sätt markeras att regeln blir tillämplig så snart ett konossement blivit omsatt.[80]

[79] Om överlåtelse av förpliktelser, se Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 43 med där gjorda hänvisningar.

[80] Principen att annan innehavare av ett konossement än avsändaren inte är bunden av villkoren i ett bakomliggande fraktavtal, såvida hänvisning inte gjorts i konossementet, har införts även i 292 § tredje stycket. Se närmare vid denna paragraf.

I *andra stycket* regleras dels trampkonossementets innehåll och rättsverkningar och dels ansvaret för lastskada gentemot tredje man som innehar konossementet. De hänvisningar som görs är en närmare precisering av den grundläggande regeln i 253 § första stycket. *Första punkten* anger således att reglerna för linjekonossement i 295–307 §§ även gäller omsatta trampkonossement. Vidare anges i *andra punkten* att ansvarsreglerna i 274–290 §§ skall tillämpas.

Hänvisningen till 254 § innebär att ansvarsreglerna blir tvingande inom det tillämpningsområde som avses i 252 §. Men därutöver kan – utan uttrycklig hänvisning – vissa bestämmelser som givits i tredje mans intresse ha en tvingande karaktär.[81]

I de fall där något trampkonossement inte bestämmer bortfraktarens ansvar gäller ansvarsreglerna i 338 och 374 §§.

5.2.2 Resebefraktning

317 §

Bestämmelsen motsvarar 124 § sjölagen. En motsvarande bestämmelse finns även i 260 §.

På linjefartens område är det normala att frakten följer prislistor och tariffer som offentliggjorts i förväg. Transportkunden kan därför inte drabbas av några större överraskningar. Vid resebefraktning (särskilt vid konsekutiva resor) kan emellertid en längre tid förflyta mellan certepartiets ingående och resans utförande. För att förhindra att avtalspart skall drabbas av oförutsedda svängningar på fraktmarknaden har därför i *första stycket* gjorts den ändringen i förhållande till gällande rätt att frakten om den inte avtalats skall bestämmas till gängse frakt när befraktningsavtalet ingicks (jfr ovan 3.5).

Genom *andra stycket* har gällande regler om s.k. överlossat gods utökats till att omfatta även annan last än vad som avtalats. Det kan exempelvis röra sig om farligt gods för vilket gäller en helt annan fraktsats. För att ge full kompensation åt transportören föreslås därför att gängse frakt vid inlastningstillfället skall betalas, dock att regeln inte bör få leda till en lägre frakt än den som i övrigt blivit avtalad.

318 §

Denna bestämmelse är med undantag för vissa ordval identisk med den regel om sjövärdighet som finns intagen i 262 § andra stycket. Det bör därför vara tillräckligt att hänvisa till vad som anförts vid denna paragraf. Här kan dock erinras om att regeln är av tvingande karaktär på styckegodstransporternas område.

[81] Se närmare under avsnitt 3.3.

319 §

Bestämmelserna i denna paragraf, som saknar motsvarighet i sjölagen, speglar några grundläggande principer som utvecklats inom kontraktsrätten i de fall resebefraktaren i befraktningsavtalet fått en optionsrätt med avseende på vilka hamnar som skall angöras eller vilka resor som skall utföras under avtalstiden. Sådana optionsklausuler förekommer numera i stor utsträckning i certepartierna. Men samtidigt görs från resebortfraktarens sida förbehåll och begränsningar av olika slag, exempelvis i form av s.k. närklausuler, ballastmilklausuler osv.[82] De principer som nu införs i lagtexten avses ge stadga åt tolkningen av den flora av olika klausuler som således förekommer.

Första stycket stadgar att resebefraktaren vid optionsrättens utövande kan välja hamn endast under förutsättning att denna är lämplig med avseende på tillgänglighet och säkerhet. Utan särskild överenskommelse kan resebortfraktaren därför neka att angöra vissa hamnar. När det gäller val av lossningshamn begränsas optionsrätten även tidsmässigt. Valet måste göras innan lastningens slut för att dröjsmål och extra kostnader inte skall uppstå för resebortfraktaren.

Bestämmelserna om osäker hamn i *andra stycket* skall ses som ett komplement till första stycket. Då befraktaren tillagts en rätt att välja lastnings- eller lossningshamn bör han också ha ett strängare ansvar i linje med de principer som fastlagts på tidsbefraktningens område. Det kan härvid vara tillräckligt att hänvisa till vad som i detta avseende anförts vid 376 §.

I *tredje stycket* ges en särskild bestämmelse för konsekutiva resor. Se närmare under avsnitt 5.2.3.

Av *fjärde stycket* framgår att resebefraktaren endast kan göra ett val av hamn eller resa enligt första och andra stycket. Även denna regel föranleds av en önskan att skydda resebortfraktaren mot alltför stora olägenheter och extra kostnader genom onödiga förberedelser.

320 §

Bestämmelsen i denna paragraf motsvarar 77 och 78 §§ sjölagen. Endast språkliga och redaktionella ändringar har gjorts.

321 §

Bestämmelsen i *första punkten* överensstämmer med 80 § första stycket sjölagen. Någon ändring av begreppen lastningstid, liggetid

[82] Se Gram, Fraktavtaler (4 utg 1977) s. 55 och 157 f.

och överliggetid eller av den kostnads- och tidsmässiga riskfördelningen avses inte, annat än att utformningen av begreppet överliggetid har anpassats till framförallt engelsk certepartipraxis (se nedan kommentaren till 325 §).

Undantagsregeln i *andra punkten* är däremot ny. Den syftar till att undanröja oklarheter i kontraktspraxis och anger att lastningstiden inte omfattar någon överliggetid i de fall befraktningen sker på s.k. linjefartsvillkor (liner terms).[83] En sådan certepartiklausul är nämligen oprecis men förekommer ändå exempelvis då ett fartyg trafikerar två eller flera hamnar på ett så linjeliknande sätt att avtalsparterna föredrar vissa motsvarande villkor.

Den principiellt motsvarande bestämmelsen för styckegodstrafik i 88 § sjölagen har kunnat utgå eftersom styckegodsreglerna brutits ut till en särskild transportform.

322 §

Denna paragraf motsvarar 81 och 87 §§ sjölagen med vissa ändringar och tillägg.

Tabellen i 81 § första stycket sjölagen, som anger liggetid i förhållande till fartygets storlek och utrustning, har utgått som otidsenlig och ersatts med skälighetsregeln i andra stycket. Den sistnämnda regeln, vari någon ändring inte görs, gäller således för alla fartyg när liggetiden inte bestämts i certepartiet. Ett fartygs storlek och utrustning blir dock enligt *första stycket* två av flera omständigheter som påverkar beräkningen av liggetiden.

Det förekommer också att liggetiden endast bestäms med utgångspunkt från vissa certepartiklausuler. Förfarandet kommer exempelvis till användning då förhållandena på lastnings- eller lossningsplatsen inte är närmare kända. I syfte att nå en så enhetlig tolkning som möjligt av de tre vanligast förekommande klausulerna (*fac, faccop, liner terms*) har i *andra stycket* intagits en till respektive klausul hörande standard. Dessa standarder fördelar den tidsmässiga risken mellan bortfraktaren och befraktaren vid avvikelser från det normala lastnings- eller lossningsförfarandet.

I *tredje stycket,* som avser den situationen att gemensam tid för lastning och lossning blivit bestämd, anges i överensstämmelse med principen i 87 § andra stycket sjölagen att all gemensam liggetid skall tas i anspråk innan den anses ha löpt ut. Först därefter kan således ersättning för överliggetid komma i fråga. Kravet i första stycket av nämnda paragraf, dvs. att avtalad tid måste fördelas rimligt mellan lastning och lossning, har däremot slopats. Anledningen härtill är främst att regeln visat sig otillämplig i praktiken, ofta med oenighet parterna emellan om tidsfördelningens rimlighet.

[83] Angående klausulen "liner terms" se Gram, a.a. s. 33.

Regelns slopande innebär därför att all gemensam tid för lastning och lossning kan användas i lastningshamnen och åberopas gentemot mottagaren av godset utan att anteckning därom skett i berört konossement. Lossningen får sedan ske helt på överliggetid med betalningsskyldighet för mottagaren. Om överliggetid uppkommit redan i lastningshamnen kan ersättning dock krävas enbart om beloppet förts på konossementet. Detta följer av 316 § andra stycket jämfört med 299 § andra stycket.

Fjärde stycket överensstämmer med 81 § tredje stycket sjölagen och anger att liggetiden beräknas i arbetsdagar och arbetstimmar. Vidare anges närmare i en kompletterande regel hur antalet dagar och timmar skall beräknas. Bestämmelserna avses bilda utgångspunkt vid tolkningen av den flora av olika tidsbestämningar som förekommer i certepartierna.[84]

323 §

Bestämmelserna i *första* och *andra styckena* motsvarar 82 § första stycket sjölagen. Reglerna anger liggetidens början och när anmälan (lastningsnotis) får ske. Någon ändring i sak åsyftas inte. Endast språkliga och redaktionella ändringar har företagits.

I *tredje stycket* föreskrivs hur en anmälan skall göras. Härvid har vissa ändringar företagits. Anmälan skall i första hand ges till avlastaren, eftersom han berörs direkt i sina förberedelser av lastningen. Först om avlastaren inte kan anträffas skall anmälan göras hos befraktaren. Om ingen av dem kan anträffas skall giltig anmälan ändå anses ha skett när anmälan – såsom tidigare – avsänts på ett ändamålsenligt sätt. Regeln i nuvarande sjölag om kungörelseförfarande i visst fall då avlastarens adress är okänd har utgått som föråldrad.

Den exakta tiden på dygnet för liggetidens början och lastningsanmälan anges i *fjärde stycket*. Regeln överensstämmer i stort med nu gällande bestämmelser, dock att en bättre anpassning gjorts till eventuella variationer i olika hamnars arbetstider.

324 §

Paragrafen motsvarar 83 och 84 §§ sjölagen och modifierar reglerna om liggetidens början i fall av hinder.

Bestämmelsen i *första stycket första punkten* överensstämmer med gällande sjölag. Någon ändring i sak avses således inte. I *andra punkten*, som avser risken för trafikanhopning eller dylikt har däremot en större ändring vidtagits. Den nya regeln innebär att bort-

[84] Se närmare om förekommande uttryck och klausuler i Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 71 ff.

fraktaren kan anmäla fartyget lastningsklart oavsett om en viss lastningsplats avtalats eller inte. Därmed försvinner den tidigare så viktiga skillnaden mellan *port charterparty* och *berth charterparty*. Vidare införs den nyheten att regeln görs *objektiv* vid trafikanhopningssituationer. Skälet till detta är att befraktaren som regel är den av avtalsparterna som bäst känner till risken för förseningar i lastningshamnen. Däremot behålls nu gällande ordning vid hinder av annat dylikt slag. Om bortfraktaren skäligen bort räkna med ett sådant hinder vid avtalets ingående går således risken för uppkomna tidförluster över på honom.

Andra stycket överensstämmer med nu gällande regler. Endast språkliga och redaktionella ändringar har vidtagits.

325 §

Bestämmelsen, som gäller överliggetid, motsvarar 85 § sjölagen. Större principiella ändringar har dock gjorts.

I *första stycket* anges att överliggetiden löper till dess lastningen avslutats, inte såsom tidigare under ett visst antal dagar. Regeln, som är en anpassning till internationell certepartipraxis, innebär således att bortfraktaren normalt får nöja sig med ersättning för överliggetid även om tidsutdräkten kan bli betydande. Endast vid extraordinära förhållanden som exempelvis en långvarig hamnstrejk eller en spekulativ fördröjning från befraktarens sida kan överliggetiden upphöra i förtid. Detta kan då åstadkommas genom att bortfraktaren häver certepartiet enligt reglerna i 346 §. Angående de närmare förutsättningarna härför kan hänvisas till vad som anförs under denna paragraf.

Regeln i *andra stycket* om överliggetidens beräkning har anpassats till de ändringar som gjorts i första stycket. Eftersom tiden inte längre bestäms till ett visst antal dagar är det tillräckligt att ange att beräkningen sker för löpande dagar och timmar, inte såsom tidigare för arbetsdagar och arbetstimmar. Hänvisningen till 324 § andra stycket om hur vissa hinder påverkar tidsberäkningen överensstämmer helt med motsvarande hänvisning i 85 § sjölagen.

326 §

Bestämmelserna i denna paragraf reglerar den särskilda ersättningen för överliggetid och motsvarar huvudsakligen 86 § sjölagen.

Första stycket överensstämmer med de ändringar som gjordes år 1982 för att bl.a. en enhetlig nordisk utformning skulle uppnås.[85] Även om regeln sällan tillämpas i praktiken finns därför inte tillräckliga skäl att låta den utgå.

[85] Se prop. 1981/82:87 s. 23.

Regeln i *andra stycket* har anpassats till bortfraktarens fria disposition över ersättningskravet. Han kan fortfarande kräva betalning dag för dag, vilket dock sällan görs, eller bestämma sig för någon annan för honom ändamålsenlig betalningstidpunkt. Härvid kan reglerna i [251] § sjölagen om sjöpanträtt i inlastat gods vara av betydelse.

Om ersättningen inte betalas eller säkerhet inte blir ställd för beloppet har bortfraktaren enligt *tredje stycket* möjlighet att anteckna fordringen på konossementet, om sådant brukas. Bortfraktaren kan således i likhet med enligt nu gällande regler i stället rikta sitt krav mot mottagaren av godset.

Den kompletterande bestämmelsen om hävning i sistnämnda stycket är däremot ny och kan åberopas av bortfraktaren i det fall han inte väljer eller har möjlighet att föra fordringen på ett konossement. Konstruktionen med hävningsrätt efter en viss skälig tilläggstid är samma lösning som valts i de nya nordiska köplagarna vid exempelvis utebliven betalning.[86] En ställd säkerhet under tilläggstiden upphäver inte denna hävningsrätt. Bortfraktaren kan också häva avtalet direkt eller under tilläggstiden, om det framkommit eller framkommer omständigheter som gör klart att betalning inte kommer att ske. Någon direkt hävning under åberopande av väsentligt avtalsbrott kan däremot inte ske.

Om hävning sker följer också ett skadeståndsansvar för befraktaren. Ersättningen är inte begränsad till något visst slag av skada men i de flesta fall torde ersättning för fraktförlust främst komma i fråga. Befrielse från ersättningsskyldighet kan enligt allmänna rättsgrundsatser förekomma endast vid betalningshinder av mer kvalificerat slag (force majeure).[87]

327 §

Paragrafen motsvarar 89 och 91 §§ sjölagen och rör huvudsakligen funktionsfördelningen mellan bortfraktare och befraktare vid lastning. Bestämmelserna har i vissa delar omarbetats och anpassats till modern lasthanteringsteknik. Begreppet "lastning" omfattar dock såsom tidigare tre olika moment, nämligen att föra fram godset till fartyget, att ta det ombord och därefter att placera godset ombord på avsedd plats.

Enligt *första stycket* bibehålls som utgångspunkt vid resebefraktning den tidigare gränsen för funktionsfördelningen, dvs. befraktaren skall lämna av godset till bortfraktaren vid fartygets sida. Alltefter som förhållandena skiftar kan emellertid denna gräns ändras

[86] Se närmare prop. 1988/89:76 s. 164.
[87] Jfr förutsättningarna i 7 § andra stycket skuldebrevslagen.

och anpassas till den speciella situationen, antingen genom sedvänja eller genom avtal. Bruket i lastningshamnen påverkar således på ett praktiskt sätt grundfördelningen även om detta bruk i övrigt inte kan göras gällande mellan avtalsparterna såsom bindande. Detta har fått komma till uttryck i bestämmelsen.

Ursprungsfördelningen kan också förryckas på ett varierande sätt genom förekomsten av olika lastningsklausuler i certepartierna. Med hänsyn till vikten av en enhetlig tolkning av dessa klausuler[88] har också intagits i lagtexten tolkningsstandarder med avseende på de två mest signifikativa klausulerna (*fio, liner terms*). Dessa standarder innebär att befraktaren alternativt bortfraktaren skall utföra hela lastningsarbetet med egen anlitad personal samt även stå kostnaderna för detta. Om parterna enbart avser en annan kostnadsfördelning krävs därför en ytterligare precisering i certepartiet (exempelvis genom användning av klausulen *cost fio*).

Av *andra stycket* framgår att bortfraktaren, såsom för närvarande, skall sörja för stuvningen av godset, anskaffning av stuvningsmateriel m.m. om annat inte avtalats. Enligt *tredje stycket* gäller därvid samma bestämmelser om däckslastning som vid styckegodstransport.

Särregeln i 89 § andra stycket sjölagen om bortfraktarens plikt att i vissa fall motta godset på annan plats än där fartyget ligger har inte upptagits i förevarande förslag. Detta innebär att huvudregeln om godsets avlämnande vid fartygets sida gäller fullt ut. Övervägande praktiska skäl (önskan att undvika omlastning m.m.) talar härför. Den kostnadsmässiga riskfördelningen bör dock bestå. Detta har kommit till uttryck i *fjärde stycket*.

328 §

Paragrafen innehåller närmare bestämmelser för godsets inlastning.

Första stycket överensstämmer med 90 § sjölagen. Endast ordvalet har ändrats och anpassats efter motsvarande bestämmelse i 255 §.

I *andra stycket* stadgas att 256–259 §§ i styckegodskapitlet (regler om farligt gods m.m.) skall äga motsvarande tillämpning vid resebefraktning. Det bör dock observeras att de särskilda ansvarsreglerna för farligt gods i 291 § endast avser styckegodstransport.

329 §

Bestämmelserna i denna paragraf motsvarar 95 § sjölagen. Reglerna om mottagningskonossement, som i första hand rör styckegods-

[88] Funktionsfördelningen har oftast stor betydelse för ansvarsplaceringen i händelse av skada vid lastningen, se närmare Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 94.

transport, har emellertid brutits ut och införts som särskilda styckegodsregler i 294 §.

Med *första stycket*, som således nu endast behandlar ombordkonossement, avses ingen ändring. Likaså behålls enligt *andra stycket* avlastarens rätt att få särskilda konossement för delar av godset. Kostnadsregeln har dock slopats. Det får anses tillräckligt att avlastaren inte kan kräva särskilda konossement om det innebär väsentliga olägenheter för bortfraktaren.

Även regressregeln i *tredje stycket* överensstämmer med gällande rätt. Det bör härvid observeras att endast ett ökat ansvar på grund av de särskilda konossementsvillkoren har ansetts föranleda regressrätt men däremot inte ett ökat ansvar på grund av att bortfraktaren blir underkastad någon tvingande reglering genom att utfärda konossement.[89] Detta innebär att regressregeln normalt inte blir tillämplig vid resebefraktning mellan de nordiska länderna.

Bestämmelserna i första och andra styckena är tvingande till förmån för avlastare i fart som avses i 252 § första och andra styckena. Detta framgår av bestämmelsen i 313 § tredje stycket.

330 §

Bestämmelserna i denna paragraf motsvarar 98 § första stycket samt 101–104 §§ sjölagen. Utöver språkliga och redaktionella ändringar har vissa ändringar i sak vidtagits. Detta framgår av 262 och 266–267 §§, vilka bestämmelser skall ha motsvarande tillämpning på resebefraktningens område.

331 §

Bestämmelsen i *första stycket* om deviation överensstämmer med 98 § andra stycket sjölagen. Endast språkliga ändringar har gjorts.

Regeln i *andra stycket* om substituthamn är ny och speglar certepartipraxis.[90] Den innebär att bortfraktaren vid hinder kan avbryta resan och lossa lasten i lämplig hamn. Hindret, som kan utgöras av exempelvis is eller strejk vid kanal- eller hamnanläggning, skall vara av en viss bestående karaktär och utanför bortfraktarens kontroll. Bortfraktaren kan dock inte lossa lasten i annan än den avtalade hamnen om denna kan nås via en annan rutt, och detta gäller även om avvikelsen skulle innebära betydande extrakostnader för honom så länge som resan framstår som någorlunda samma resa. Risken för det uppkomna hindret fördelas sedan mellan bortfraktaren och befraktaren genom reglerna om avståndsfrakt. Detta framgår av 332 §.

Det bör observeras att sistnämnda regel inte är tillämplig vid bruk

[89] Se rättsfallen *Vestkyst* ND 1961 s. 325 NHR och *Jobst Oldendorff* ND 1979 s. 364.
[90] Se närmare Selvig i AfS Bd 7 s. 351 ff.

av s.k. närklausuler. En sådan klausul blir tillämplig först då hindret är i närheten av lossningshamnen. Om bortfraktaren i den situationen lossar lasten i en annan närbelägen hamn sker detta i enlighet med certepartiet varför full frakt skall utgå.

332 §

Bestämmelserna i denna paragraf motsvarar spridda regler om avståndsfrakt i 129 §, 133 § andra stycket och 135 § tredje stycket sjölagen. Reglerna har nu samlats under en enda paragraf och har språkligt anpassats till olika situationer. Exempelvis omfattar reglerna även den situationen att lasten lossas i en substituthamn enligt 331 §.

Första stycket innehåller samma grundprinciper som tidigare för avståndsfrakt, dock att reglerna i 335 § om frakt för gods som inte finns i behåll skall äga motsvarande tillämpning även när resan avslutas i en mellanhamn. Detta innebär exempelvis att bortfraktaren kan kräva avståndsfrakt även för gods som gått förlorat på grund av sin egen beskaffenhet.

Andra och *tredje styckena* överensstämmer helt med 129 § andra och tredje stycket sjölagen. Endast språkliga ändringar har gjorts i andra stycket.

333 §

Bestämmelsen överensstämmer med reglerna i 291 § första stycket sista punkten och tredje stycket. Det kan därför hänvisas till vad som härvid anförts under denna paragraf.

Genom hänvisningen i 328 § är befraktaren skyldig att märka gods av farlig beskaffenhet samt upplysa bortfraktaren om dess farlighet och om nödvändiga säkerhetsåtgärder. Det bör dock observeras att befraktaren inte är underkastad sådant strikt ansvar för skada som vid styckegodstranport. Om det farliga godset förorsakar skada skall befraktarens ansvar bedömas utifrån reglerna i 348 §.

334 §

Bestämmelserna i denna paragraf motsvarar 105–108 §§ och 111 § sjölagen.

Reglerna i *första stycket,* som avser lossningsplats, lossningstid och sättet för lossning, har genom hänvisningar i tillämpliga delar gjorts spegelvända i förhållande till reglerna för lastning. Den principiella konstruktionen behålls således, dock att hänvisningarna innebär ett flertal ändringar genom de sistnämnda reglernas anpassning till modern lasthantering. Det bör vara tillräckligt att därvid hänvisa till vad som anförts vid 320–328 §§.

Andra stycket överensstämmer med 111 § sjölagen och någon

ändring i sak avses inte. Endast den som visar sin behörighet som mottagare av godset kan således kräva besiktning före mottagandet. En köpare av godset enligt metoden *betalning mot dokument* kan däremot inte kräva en sådan besiktning så länge han inte också framstår som mottagare i transporträttslig mening.[91]

Bestämmelsen i *tredje stycket* motsvarar 105 § andra stycket sjölagen. Regeln har endast anpassats terminologiskt till att gälla vid resebefraktning.

Regeln i *fjärde stycket* är ny och anger kostnadsansvaret för förhöjda lossningskostnader i samband med lastskada. Ansvaret följer den grundläggande funktionsfördelningen mellan bortfraktare och befraktare enligt 327 § med vissa undantag. Har skadan orsakats av godsets egen beskaffenhet eller av fel eller försummelse på befraktarens sida skall han betala de ökade kostnaderna. Om likaså befraktningsavtalet innehåller klausulen *fio, fio stowed* osv. skall befraktaren betala de extra kostnaderna såvida inte bortfraktaren är ansvarig för skadan enligt 338 §.

335 §

Denna paragraf, som reglerar fraktrisken mellan bortfraktare och befraktare när godset inte finns i behåll, överensstämmer helt med 125 § sjölagen. Endast språkliga ändringar har vidtagits. En motsvarande bestämmelse för styckegodstransport finns i 260 § andra stycket. Det kan därför hänvisas till vad som närmare anförts vid denna paragraf.

En annan situation är den att godset finns i behåll men lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen. Reglerna om avståndsfrakt i 332 § blir då tillämpliga.

336 §

I denna paragraf, som reglerar mottagarens och befraktarens ansvar för frakt m.m. samt bortfraktarens retentionsrätt i godset, anges att motsvarande bestämmelser vid styckegodstransport skall äga tillämpning. Det kan därför hänvisas till vad som anförts vid 269, 270 och 273 §§.

337 §

Bestämmelserna i denna paragraf motsvarar 114 § sjölagen och reglerar bortfraktarens rätt respektive plikt att ensidigt avveckla befraktningsavtalet. Vissa ändringar har gjorts som en anpassning till den nya definitionen av överliggetid i 325 § första stycket.

[91] Denna princip, som framdeles avses gälla även vid s.k. dokumentlösa transporter, behålls inom köprätten, se närmare prop. 1988/89:76 s. 56.

I *första stycket*, som anger rätten att lägga upp godset i förvar, har således kriteriet "före lossningstidens slut" ersatts med "inom avtalad tid eller i övrigt inom skälig tid". Om lossningstiden blivit avtalad mellan parterna innebär det ingen ändring. Om så inte har skett måste däremot fartyget ligga kvar för lossning under en skälig tid. Vad som är skälig tid måste dock avgöras i det enskilda fallet. Som utgångspunkt vid denna bedömning kan i de flesta fall tas den normala lossningstiden för det fartyg och den last som det är fråga om.

Det bör i detta sammanhang också uppmärksammas att bortfraktaren går miste om skadeersättning på grund av dröjsmål om han underlåter att utnyttja en möjlighet att lägga upp godset. Detta framgår indirekt av 347 § första stycket.

Andra stycket, som reglerar plikten att lägga upp godset i förvar vid bl.a. mottagarens vägran att motta godset, överensstämmer i stort med gällande rätt. Endast underrättelsernas adressater har ändrats. Det får anses naturligt att de personer som i första hand berörs av dröjsmålet blir underrättade, dvs. befraktaren och mottagaren – om denne är känd.

Av *tredje stycket* framgår att bortfraktaren kan sälja eller på annat sätt förfoga över upplagt gods enligt reglerna i 272 §. Det kan därför vara tillräckligt att hänvisa till vad som anförts vid denna paragraf. Den nya bestämmelsen i förevarande stycke att en försäljning måste föregås av en skälig tidsfrist har sin motsvarighet i 271 §.

338 §

Bestämmelserna i denna paragraf motsvarar närmast 118 § och 123 § andra stycket sjölagen och rör ansvaret för lastskada och dröjsmålsskada. Reglerna, som fått en helt ny redaktionell uppbyggnad, är liksom i gällande rätt desamma som gäller vid styckegodstransport.

Således anges i *första stycket* att bortfraktaren är ansvarig enligt reglerna för styckegodstransport i 274–285 och 287–289 §§. Vidare stadgas att bestämmelserna i 286 § har motsvarande tillämpning. Sistnämnda regel tar sikte på den situationen att den kontraherande bortfraktaren inte själv utför hela befordringen. Det kan exempelvis röra sig om en successiv befordran där konossement har utfärdats i enlighet med ett bakomliggande resecerteparti. Bestämmelserna är tvingande i svensk och internordisk fart till förmån för avlastare, befraktare och mottagare. Detta framgår av 313 § andra stycket.

I *andra stycket* stadgas uttryckligen att även en mottagare som inte är befraktaren har rätt till skadeersättning enligt de förutsättningar som anges i första stycket. Men om mottagaren innehar ett trampkonossement som har utfärdats av bortfraktaren kan han därutöver åberopa ansvarsbestämmelserna i 316 §. Detta innebär framförallt

att det tvingande ansvarsområdet för bortfraktaren utökas väsentligt, eftersom 316 § gör en vidarehänvisning till ansvarsreglerna vid styckegodstransport. Om däremot någon annan, exempelvis befraktaren, utfärdat konossementet bestäms bortfraktarens ansvar uteslutande av reglerna i första stycket.

339 §

Paragrafen, som reglerar befraktarens hävningsrätt vid bruk av s.k. kancelleringstid, motsvarar 126 § andra och tredje stycket sjölagen.

I *första stycket* har, förutom språkliga ändringar, endast gjorts den modifieringen i förhållande till gällande rätt att bortfraktaren för att undgå hävning även måste göra lastningsanmälan inom den bestämda tiden.

Enligt *andra stycket första punkten* behåller bortfraktaren sin interpellationsrätt såsom i gällande sjölag. Som ytterligare villkor för denna rätt måste dock bortfraktaren även uppge hur stort dröjsmål som uppkommit eller kan förutses. Därmed får befraktaren ett säkrare underlag redan från början vilket kan påskynda hans ställningstagande. Detta får givetvis i sin tur betydelse för frågan om en hävningsförklaring avgetts inom skälig tid.

Bestämmelsen i *andra punkten* är ny. Om befraktaren väljer att fullfölja avtalet blir den nya tidpunkten som anges för lastning att anse som ny kancelleringstid. Detta överensstämmer med certepartipraxis.

340 §

Bestämmelserna i denna paragraf reglerar befraktarens hävningsrätt i andra fall än som avses i 339 § och motsvarar närmast 126 § första och tredje stycket och 127 § sjölagen. Viktiga ändringar har gjorts. Regeln har även kompletterats med en uttrycklig särregel för konsekutiva resor.

I *första stycket första punkten* anges nu uttryckligen att befraktaren kan häva befraktningsavtalet även vid annat avtalsbrott än rent dröjsmål. Det kan exempelvis gälla bristande lastvärdighet, särskilda krav på fartygets nationalitet osv. Avtalsbrottet skall vara *väsentligt*. Detta innebär att regeln anpassats från det särskilt stränga väsentlighetsrekvisitet i gällande sjölag till det väsentlighetskrav som allmänt gäller inom civilrätten och att det särskilda kravet på insikt hos bortfraktaren om avtalsbrottets väsentlighet har utelämnats.[92] Den praktiska skillnaden blir ändå inte stor, särskilt med

[92] Angående hävningsrekvisiten i 126 och 127 §§ sjölagen, se Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 195–199.

tanke på den engelska rättens krav på *frustration of the commercial adventure*, som väl bidrar till att sätta en internationell standard. Genom denna ändring kan vidare regeln i 126 § sjölagen om bortfraktarens s.k. egenfel utgå som onödig.

Andra stycket uppställer speciella villkor för hävning vid delbefraktning och vid konsekutiva resor. Enligt *första punkten* får – såsom i gällande rätt – hävning inte ske om detta innebär skada eller olägenhet för andra befraktare. Begränsningen har dock mildrats såtillvida att skadan eller olägenheten måste antas bli väsentlig och beaktansvärd. En motsvarande bestämmelse för styckegodstransport har intagits i 264 § första stycket.

Vad avser *andra punkten* om konsekutiva resor, se närmare under avsnitt 5.2.3.

Enligt *tredje stycket* krävs att befraktaren, om han vill häva befraktningsavtalet, meddelar bortfraktaren detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Befraktarens behov av att häva vill normalt ha samband med alternativa transportmöjligheter eller annan möjlig disposition över godset. Vid en bedömning av om befraktaren handlat inom skälig tid får därför kravet inte ställas så högt att han inte får tid att klarlägga och överväga den uppkomna situationen. Praktiskt sett kan dock hävningsrätten ändå gå förlorad genom att bortfraktaren tar ombord godset eller låter fartyget avsegla.

341 §

Denna paragraf, som i *första punkten* överensstämmer med 128 § sjölagen i lydelsen efter 1973 års sjölagsändringar, gäller befraktningsavtalets upphörande vid fartygets förlisning eller kondemnation. Endast språkliga ändringar har vidtagits.[93] I *andra punkten* har dock gjorts det tillägget att bortfraktaren inte heller har rätt att utföra resan med ett annat fartyg och detta gäller även om befraktningsavtalet innehåller en s.k. substitutionsklausul. Skälet härför är framförallt att förhindra tvist om en sådan klausuls tolkning i olika konjunkturlägen. För rätten att substituera krävs således en klar och uttrycklig bestämmelse i certepartiet.

Har i certepartiet angetts att resan skall utföras med ettdera av två alternativa fartyg består således såväl plikten som rätten att utföra resan till dess ett av fartygen blivit slutligt nominerat och haveri inträffar.

Om befraktningsavtalet faller bort blir bortfraktaren inte ansvarig för skada på denna grund. Ett eventuellt ansvar får prövas uteslutande med utgångspunkt från den särskilda ansvarsbestämmelsen i 342 §.

[93] Jfr den motsatta lösningen vid styckegodstransport i 265 §.

342 §

Bestämmelsen motsvarar 130 § sjölagen, som tar sikte på s.k. rena dröjsmålsskador utanför tillämpningsområdet för 118 § sjölagen. I förhållande till förstnämnda paragraf har dock vissa ändringar gjorts. Texten har kortats och begreppet dröjsmål fått innefatta även situationer där ett fartyg har förlist eller kondemnerats. Vidare har tillämpligheten utvidgats till att avse även andra typer av avtalsbrott än dröjsmål. Detta har gjorts som en anpassning till hävningsregeln i 340 §.

I bestämmelsen är hänvisningen inskränkt till 275 och 276 §§. Detta innebär att avtalsparterna får avtala andra ansvarsförhållanden.

343 §

Denna paragraf, som reglerar befraktarens rätt att frånträda befraktningsavtalet helt eller delvis, har sin motsvarighet i 131 §, 132 § första stycket och 134 § sjölagen. En motsvarande bestämmelse för styckegodstransport har införts i 261 §. Några större ändringar i sak åsyftas inte men reglerna har fått en väsentligt ny redaktionell och principiell uppbyggnad. Exempelvis har de speciella tolkningsreglerna i 131 § tredje stycket och 132 § första stycket sjölagen utgått. De beskrivna situationerna behandlas i stället som dröjsmål med lastningen och regleras i 346 §. Vidare har en uttrycklig särregel för konsekutiva resor tillkommit.

Första stycket första punkten anger således de två tänkbara fallen av frånträdande. Ett frånträdande kan ske helt genom att befraktaren tillkännager sin avsikt före lastningens början eller delvis genom att han lämnar mindre last än som avtalats. Även i den senare situationen krävs att befraktaren tillkännager sin avsikt att frånträda, uttryckligen eller konkludent. I annat fall bedöms situationen som dröjsmål med godsets avlämnande.

"Påföljden" för ett frånträdande är densamma som i gällande rätt, dvs. som huvudregel full skadeersättning till bortfraktaren.[94] Vid ett delvis frånträdande kan det – förutom ersättning för fraktförluster – framförallt bli fråga om ersättning för extra kostnader för ballast eller omstuvning.

Andra punkten avser konsekutiva resor. Se närmare under avsnitt 5.2.3.

Andra stycket om bortfraktarens skyldighet att begränsa sin skada överensstämmer med 134 § sjölagen. Någon motsvarighet till dess andra stycke har dock inte upptagits i förevarande paragraf. Ersättning för överliggetid regleras särskilt i 326 §. Och om ytterligare

[94] Se närmare härom Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 204 f.

uppehåll skulle uppstå för bortfraktaren i det fall överliggetiden bestämts genom avtal och detta föranleder extra kostnader får ersättning härför krävas med stöd av skaderegeln i 347 §.

Tredje stycket om befrielse från ersättningsskyldighet vid vissa extraordinära omständigheter överensstämmer helt med gällande sjölag. Endast språkliga ändringar har gjorts.

Likaså *fjärde stycket* om befraktarens reklamationsplikt överensstämmer med gällande rätt. I förtydligande syfte har endast tillagts att befraktaren blir ansvarig för extra och onödiga kostnader om reklamation inte görs i tid.

344 §

Bestämmelserna i denna paragraf motsvarar 131 § andra stycket andra punkten och 132 § andra och tredje stycket sjölagen och gäller bortfraktarens rätt till hävning av befraktningsavtalet vid extraordinära förhållanden samt då mindre last avlämnas än som avtalats. Vissa ändringar har dock företagits.

Regeln i *första stycket* skall ses som ett komplement till 343 §. Om befraktaren underlåter att frånträda avtalet av vissa spekulativa skäl ges åt bortfraktaren en motsvarande möjlighet att förhindra resans utförande. Detta överensstämmer med gällande rätt. Rekvisitet "väsentlig olägenhet" har dock utgått som onödigt. Varje hinder för godsets befordran enligt 343 § tredje stycket måste nämligen anses vara av så allvarlig karaktär att en resa ter sig meningslös för bortfraktaren. Genom ändringen nås också i detta avseende full överensstämmelse mellan de nordiska lagtexterna.

Om bortfraktaren väljer att häva avtalet är han på samma vis som befraktaren skyldig att tillkännage detta inom skälig tid. Till skillnad mot vad som gäller enligt 131 § andra stycket sjölagen går dock hävningsrätten förlorad om reklamationsskyldigheten inte fullgörs i tid.

Även bestämmelsen i *andra stycket* skall ses som ett komplement till 343 §. Regelns syfte och de förutsättningar som här anges för hävning, dvs. utebliven ersättning eller säkerhet härför, överensstämmer med gällande rätt. Tillämpligheten har dock principiellt inskränkts till den situationen att befraktaren i enlighet med 343 § första stycket ger tillkänna att mindre last kommer att lämnas än som avtalats. Vidare har hävningstidpunkten knutits till en viss skälig frist efter betalningsanmaning, en lösning som också valts i de nya nordiska köplagarna.[95] Konstruktionen innebär i detta fall en större flexibilitet genom att bortfraktaren många gånger kan få slutligt besked utan att behöva invänta lastningstidens utgång. Bort-

[95] Se närmare om konstruktionen vid 326 §.

fraktaren kan också häva direkt eller under den bestämda tidsfristen om det framkommer omständigheter som gör klart att betalning eller ställande av säkerhet inte kommer att ske.

345 §

Denna bestämmelse, som avser vissa inskränkningar i rätten för befraktaren att frånträda befraktningsavtalet efter det att lastning skett, motsvarar 133 § sjölagen. Vissa språkliga ändringar har dock gjorts.

Vidare innebär de med sjölagen parallella hänvisningarna till 343 och 344 §§ att bortfraktarens rätt att frånträda avtalet och rätt till skadeersättning ändras i den mån så anges vid dessa paragrafer.

Bortfraktarens rätt till avståndsfrakt regleras i 332 §.

346 §

Såsom framgår närmare vid 343 § har de speciella tolkningsreglerna i 131 § tredje stycket och 132 § första stycket sjölagen utgått och ersatts med bestämmelserna i förevarande paragraf om dröjsmål med lastningen. Bestämmelserna tar således sikte på den situationen att godset inte avlämnas eller endast en del av det utan att befraktaren tillkännagett någon avsikt att frånträda befraktningsavtalet. Trots de redaktionella och principiella ändringarna blir dock genom hänvisningarna till 343 och 344 §§ rättsföljderna desamma oavsett om befraktaren tillkännagett sin avsikt eller inte.

Första stycket första punkten reglerar de fall då lastningstiden är bestämd genom befraktningsavtalet och överensstämmer med gällande rätt. I *andra punkten* har endast förtydligats att detsamma gäller vid bruk av avtalsklausulen *liner terms* såsom denna skall tolkas enligt 321 §.

Särregeln i *andra stycket* är ny och skall ses som ett nödvändigt komplement till definitionen av "överliggetid" i 325 § första stycket i fall då regeln om frånträdande i 344 § första stycket inte är direkt tillämplig. Denna definition innebär nämligen att – om överliggetiden inte fastställts i befraktningsavtalet – bortfraktaren får nöja sig med den särskilda ersättningen för överliggetid även om tidsutdräkten blir betydande. Bortfraktaren bör även i ett sådant fall kunna ta sig ur kontraktsförhållandet om förseningen samtidigt innebär väsentlig skada eller olägenhet för honom. Det kan exempelvis röra sig om en långvarig hamnstrejk eller en spekulativ fördröjning från befraktarens sida som gör att fartyget inte kan komma ut på en stigande fraktmarknad eller eljest att bortfraktaren kommer i dröjsmål gentemot en ny befraktare.

I det fall last har avlämnats endast till en del och bortfraktaren förklarar lastningen avslutad följer av hänvisningen till 344 § att

bortfraktaren därefter kan häva befraktningsavtalet i sin helhet genom att förelägga befraktaren en bestämd frist för betalning av ersättning eller ställande av säkerhet. Inte heller i förevarande situation kan bortfraktaren tvingas att utföra resan utan full kompensation.

347 §

Bestämmelserna i denna paragraf, som behandlar allt dröjsmål efter lastningens avslutande, motsvarar 96, 99 och 109 §§ sjölagen. Förutom att reglerna redaktionellt samlats i en paragraf har även vissa ändringar företagits i förhållande till gällande sjölag i syfte att såväl förbättra bortfraktarens ställning som förenkla ersättningssystemet.

Enligt *första stycket första punkten* görs således befraktaren direkt ansvarig för skada såsom bortfraktarens avtalspart. Han ansvarar även för anställda eller för en självständig avlastare som handlar för hans räkning. Vidare behålls det särskilda presumtionsansvaret enligt 96 § sjölagen men beviskravet skärps. Befraktaren skall nu kunna visa att fel eller försummelse inte föreligger på hans sida. Kompromissvis har dock den speciella regeln med ersättning och ersättningsberäkning såsom för överliggetid fått utgå. All ersättningsskyldighet för dröjsmål efter lastningen faller nu under presumtionsansvaret.

I *andra punkten* av samma stycke anges att befraktaren har samma ansvar vid dröjsmål med lossningen. En förutsättning för ersättning är dock att bortfraktaren inte har möjlighet att ensidigt avveckla befraktningsavtalet genom att lägga upp godset enligt reglerna i 337 §. Det bör således uppmärksammas att godsmottagarens ansvar för underlåtenhet att medverka vid lossningen enligt 109 § sjölagen inte upptagits i förevarande förslag. Mottagarens skyldigheter i samband med lossningen regleras nu uteslutande av bestämmelserna i 336 och 337 §§.

Förslaget innehåller inte heller någon uttrycklig regel om hävning av befraktningsavtalet. Eftersom lastning redan skett får nämligen en sådan bestämmelse mycket liten betydelse.[96] Om dröjsmålet blir långvarigt eller resan hindras av exempelvis ett överraskande exportförbud kan dock en hävning komma i fråga i enlighet med allmänna kontraktsrättsliga regler.

Bestämmelsen i *andra stycket* är en ny särregel för konsekutiva resor. Se närmare under avsnitt 5.2.3.

348 §

Bestämmelsen avser befraktarens ansvar då gods orsakat skada.

Första punkten överensstämmer helt med 97 § första stycket sjöla-

[96] Jfr NJA II 1936 s. 368.

gen. Befraktaren åläggs således ett allmänt culpaansvar och detta omfattar även skada orsakad av farligt gods. Endast i den speciella kontraktssituationen att certepartiet innehåller en s.k. harmless goods-klausul kan ett presumtionsansvar drabba befraktaren. Detta ansvar blir då av samma typ som förekommer i 319 § andra stycket gällande befraktarens val av en osäker hamn.

Regeln i *andra punkten* är ny och tar sikte på skador som orsakas på annat gods ombord vid delbefraktning. Vid en skadesituation är det ofta närliggande att både fartyg och last drabbas. Det bör emellertid observeras att bestämmelsen endast avser befraktarens ansvar för skada på bortfraktarens eget gods eller då denne regressvis vill återkräva vad han själv tvingats att utge till ägaren av det skadade godset. Om lastägaren vill rikta ett direkt krav mot befraktaren på grund av skadan måste detta således ske på utomobligatorisk grund.

Vid bedömningen av om fel eller försummelse kan anses föreligga vid skada på annat gods blir givetvis av största betydelse om bortfraktaren haft rätt att ta med gods för annan befraktare enligt bestämmelserna i 314 § andra stycket.

349 §

Denna paragraf, som motsvarar 135 § sjölagen, innehåller de allmänna reglerna för ett ömsesidigt frånträdande av befraktningsavtalet vid krigsfara och därmed jämförliga situationer. Endast mindre ändringar har gjorts.

I *första stycket* nämns nu som tillägg uttryckligen också fara för personer som befinner sig ombord på fartyget. Vidare har tillagts att den som vill frånträda avtalet blir ansvarig för extra och onödiga kostnader om reklamation inte görs inom skälig tid, en regel som torde överensstämma med gällande rätt. Därmed nås också i detta avseende full överensstämmelse i de nordiska lagtexterna.

I *andra stycket* har "skada" ändrats till "väsentlig skada eller olägenhet". Det kan härvid hänvisas till vad som i detta avseende anförts vid 340 §.

Någon motsvarighet till hänvisningen i 135 § tredje stycket sjölagen har inte upptagits i förslaget. Ersättning för överliggetid och avståndsfrakt regleras särskilt i 326 respektive 332 §§. Ersättning för ytterligare uppehåll utöver överliggetiden regleras uteslutande i 347 §.

350 §

Denna paragraf, som är ett komplement till 349 §, innehåller särregler för konsekutiva resor vid krig eller liknande förhållanden. Se närmare under avsnitt 5.2.3.

351 §

Bestämmelsen, som gäller kostnadsfördelningen vid uppehåll på grund av krigsfara eller liknande förhållanden, överensstämmer helt med 136 § sjölagen. Endast språkliga ändringar har vidtagits.

352 §

Denna paragraf innehåller särregler för konsekutiva resor i det fall fartyget enligt certepartiet skall utföra så många resor som möjligt inom en viss angiven tidsperiod. Se närmare under avsnitt 5.2.3.

5.2.3 Konsekutiva resor

När konsekutiva resor efter andra världskrigets slut uppkom som en särskild befraktningsform började man på ett ganska primitivt sätt att skriva ut ett flertal separata resebefraktningsformulär med tidsangivelser omedelbart efter varandra och häfta ihop dem till ett "sammanhängande" kontrakt.[97] Man byggde alltså från början på resebefraktningsformulärens bestämmelser. Det är därför naturligt, att särbestämmelser om konsekutiva resor har låtit sig infogas spridda här och var bland reglerna om resebefraktning, där resornas inbördes sammanhang tvingar fram speciella regler.

I 312 § definieras konsekutiva resor som ett visst antal resor som utförs efter varandra enligt ett befraktningsavtal som avser ett bestämt fartyg. Utgångspunkten för reglerna om konsekutiva resor blir därmed de regler som gäller resebefraktning.

Kontraktsformen har utvecklats ur den fria farten (trampfarten, den vilda farten), där ett fartyg uppsöker last där den finns och befraktas separat resa för resa. Genom att sluta avtal om flera på varandra följande resor i fråga om bulklaster till och från angivna hamnar har en redare möjlighet att söka sig till en mera regelbunden och därmed stabil sysselsättning över en längre period. I tider av stigande frakter kan han i pauser mellan de kontraherade resorna ta enstaka resor till spotmarknadens högre priser och på så sätt förbättra sitt årsresultat.

Utmärkande för denna kontraktstyp är att godskvantiteten anges bara på ett ungefär, liksom fallet kan vara vid resebefraktning, t.ex. lägst X ton högst Y ton *in owner's (charterer's) option*. Ibland sägs att transporten skall ske inom viss tid. Frakten anges normalt till en summa per ton av transporterat gods och resa. Befraktaren har ingen bestämmanderätt över fartyget.[98]

[97] Ett exempel erbjuder det fall som återges i JO:s ämbetsberättelse 1956 s. 140.
[98] I nordisk rättslitteratur har denna kontraktstyp belysts särskilt av Falkanger, Konsekutive reiser (1965, även i AfS Bd 8) liksom i uppsatserna i AfS Bd 5 s. 370 ff och Scandinavian Studies in Law 1977 s. 63 ff.

Avtalstypen kan inkludera drag av tidsbefraktning. Med den bestämning av gränsen mellan resebefraktning och tidsbefraktning, som fastslås i 312 §, medför fraktens beräkning för tid, att ett avtal om konsekutiva resor är hänförligt under tidsbefraktning. Ändå är det resebefraktningen som hela tiden ligger i botten och bildar mönster för konsekutiva resor.[99]

Därmed är emellertid inte alla problem lösta. På vissa punkter finns det anledning att ge klargörande särregler för konsekutiva resor. Flera resor hänger samman genom att ingå i samma avtal. Om en störning sker med avseende på en resa, skall fullgörelsen av kontraktet i dess helhet anses odelbart och hela kontraktet därför påverkas? Eller skall störningen anses begränsad enbart till den särskilda resan? I engelsk sjörätt formuleras hithörande problem i termer av om kontraktet är *divisible* eller *indivisible*. Detta juridiska problem är av liknande typ som successiva leveransers delbarhet eller odelbarhet vid köpavtal.

De ställen i avsnittet om resebefraktning, där särregler har infogats med avseende på konsekutiva resor är 319 § tredje stycket, 340 § andra stycket, 343 § första stycket, 347 § andra stycket, 350 § och 352 §. I övrigt är alltså de givna bestämmelserna om resebefraktning tillämpliga på avtal om konsekutiva resor.

319 § tredje stycket

I *tredje stycket* av denna paragraf ges en särskild bestämmelse för konsekutiva resor när befraktaren har rätt att välja vilka resor som skall utföras. I sådana fall är han skyldig att se till att det distansmässigt blir en någorlunda balans mellan last- och ballastresorna. Utan en sådan regel kan optionsrätten lätt missbrukas eftersom bortfraktaren normalt bara intjänar frakt under lastresorna. Bryter befraktaren ändå mot regeln blir han ansvarig för bortfraktarens fraktförlust under certepartiet.

340 § andra stycket och 343 § första stycket

Bestämmelserna avser resebefraktarens rätt att vid konsekutiva resor häva respektive frånträda befraktningsavtalet med avseende på en enstaka resa.

Väsentligheten sägs här skola bedömas genom att utförandet av den enstaka resan inte är oväsentligt för bortfraktaren i förhållande till de återstående resorna. Härvid inverkar kontraktets karaktär av delbart och odelbart enligt vad nyss sagts.[100] Begränsningen av befraktarens rätt till partiell hävning eller partiellt frånträdande överensstämmer väl med rådande certepartipraxis.

[99] Jfr Falkanger i AfS Bd 8 s. 36.
[100] Jfr a.a. s. 143, 213.

347 § andra stycket

Bestämmelsen är en ny särregel för konsekutiva resor och avser bortfraktarens möjlighet till hävning eller inhibition vid utebliven betalning av frakt eller andra fordringar enligt befraktningsavtalet. Ett certeparti kan ofta gälla en längre tidsperiod eller ett större antal resor och bortfraktaren skall därvid inte kunna tvingas till att anträda en ny resa utan att han har fått betalt för en tidigare. Behov av en lika sträng hävningsregel som i 382 § rörande tidsbefraktning – där förskottsbetalning av tidsfrakten oftast utgör den enda säkerheten – föreligger dock inte. Möjligheten till hävning och skadestånd bör därför regleras efter samma principer som valts i 326 § vid utebliven ersättning för överliggetid.

350 §

Paragrafen innehåller särregler för konsekutiva resor vid krig eller liknande förhållanden.

Första stycket anger att ett frånträdande enligt 349 § av en enstaka resa endast får ske om utförandet av denna är oväsentligt i förhållande till de återstående resorna. Denna princip är densamma som i 340 § andra stycket och 343 § första stycket och syftar till att förhindra en alltför kraftig störning i avtalsförhållandet. Begränsningen i hävningsmöjligheten gäller både bortfraktaren och befraktaren.

I *andra stycket* behandlas den vanliga situationen att befraktaren enligt avtalet har rätt att välja vilka resor som skall utföras. I detta fall föreligger inte förutsättningarna enligt 349 § om han likaväl kan välja en resa utanför ett eventuellt krigsområde. Ett frånträdande kan däremot ske om valrätten är begränsad till ett visst geografiskt område och krigsfara eller liknande föreligger för hela området. På samma sätt kan bortfraktaren frigöra sig från avtalet om valet av resa innebär att lastnings- eller lossningshamnen ligger i fareområdet eller att fartyget måste passera detta.

352 §

Denna paragraf innehåller särregler för konsekutiva resor i det fall fartyget enligt certepartiet skall utföra så många resor som möjligt inom en viss angiven tidsperiod. På samma vis som vid tidsbefraktning kan det då vara svårt att planera verksamheten så att sista resan exakt sammanfaller med befraktningsperiodens utgång. I praktiken förekommer flera typer av klausulregleringar.[101] De här givna reglernas syfte är att rekommendera enligt skandinavisk uppfattning lämpliga principer för att avgöra om en eventuell slutlig resa

[101] Jfr a.a. s. 81–92.

skall anses falla inom certepartiet eller inte samt att förhindra att bortfraktaren tvingas utföra en onödig och kostsam ballastresa fram till lastningshamnen.

Av *första stycket* framgår således att en resa skall omfattas av certepartiet så snart lastningsanmälan gjorts före avtalsperiodens slut. För lastningsanmälan gäller därvid reglerna i 323 och 324 §§.

I *andra stycket* anges uttryckligen att bortfraktaren inte är skyldig att anträda en resa mot lastningshamnen om det är uppenbart att fartyget inte kan komma fram i tid. Även i ett tveksamt fall kan bortfraktaren befria sig från sina skyldigheter genom att utnyttja den interpellationsrätt som tilläggs honom enligt *tredje stycket*.

5.2.4 Kvantumkontrakt

Avtalstypen kvantumkontrakt (skeppningskontrakt, volymkontrakt) inriktar sig på transport av en viss mängd gods under en längre tidsrymd, exempelvis en årsproduktion pappersmassa eller bilar. Kontraktstypen förekommer inom både trampfart och linjefart. Utmärkande för kvantumkontrakten är deras karaktär av ramavtal för vad som småningom kommer att utkristalliseras bit för bit till en rad individuella transporter. Det förekommer att separata resecertepartier småningom utfärdas för varje individuell resa under ett kvantumkontrakt, men ofta bara "avropar" man de individuella fartygen för varje särskild resa. Till skillnad från vad fallet är vid konsekutiva resor anger kvantumkontraktet inte med vilka fartyg skeppningen skall företas och transporterna kan vara även i övrigt ospecificerade; det är sjötransportörens sak att säkra sig lämpligt tonnage när det behövs och han har därvid en vidsträckt valfrihet.[102] Kvantumkontrakt sluts på både resebasis och tidsbasis.

Trots att kvantumkontrakt i princip sålunda är inriktade på själva lasten och dess förflyttning, företer denna kontraktstyp övervägande drag av befraktningsavtal (någon gång av transportavtal i tidtabellsliknande fart, jämför nedan om biltransporter). Även om tiden är angiven som en bas för kontraktet ligger förseningsrisken normalt på bortfraktarens sida, och det är därför närmast fråga om en speciell typ av resebefraktning. Resorna är inte konsekutiva (på varandra följande); fartygen är ofta inte individuellt angivna utan generiskt beskrivna, möjligen utpekas en viss grupp av fartyg; resorna konkretiseras vid befraktarens behov av transport, men med säkerhetsventilen *fairly spread, evenly spread* eller *fairly evenly spread.* Befraktaren löser därmed sitt säsongmässiga transportbehov, bort-

[102] Exempel ur svensk rättspraxis på denna avtalstyp erbjuder *Lulu* NJA 1960 s. 742 ("årskontrakt") och *Allto-Import* ND 1979 s. 156 Svea HovR (ramavtal med i huvudsak konkurrensrättslig innebörd rörande *contract rates*).

fraktaren får en jämn sysselsättning utan att binda upp sin flotta alltför hårt, så att han vissa tider kan ta sysselsättning på spotmarknaden när den erbjuder bättre priser eller sysselsätta fartyget med returlaster för att undvika ballastresor. Samtidigt säkrar befraktaren sina transportbehov för en lång men överskådlig tid framåt till ett fast pris och han befrias från bekymmer rörande genomförandet av transporterna.

Denna grundläggande karaktär av resebefraktning som i normalfallet präglar kvantumkontrakt medför att sjölagens dispositiva regler i ämnet blir bakgrundsrätt till det individuella kvantumkontraktets bestämmelser. Så länge en fråga angår utförandet av en redan konkretiserad resa, erbjuder detta ingen särkild svårighet. När det rör frågor med avseende på kvantumkontraktet i dess helhet, lämnar reglerna om resebefraktning mindre ledning.[103] Det har därför visat sig nödvändigt att samla ett antal dispositiva rättsregler om kvantumkontrakt till ett särskilt avsnitt i anslutning till reglerna om resebefraktning. Av samma skäl föreligger det från senare tid två genomarbetade standardformulär om kvantumkontrakt: Intercoa 80 – Tanker contract of Affreightment, utarbetat av Intertanko i Oslo[104] och Volcoa – The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) Standard Volume Contract of Affreightment.

Förhållandet mellan Hamburgreglerna och kvantumkontrakten som transportform, vilka kontrakt i och för sig faller under definitionen av transportavtal i art 1:6, framgår av bestämmelsen i art 2:4. Enligt denna skall konventionen gälla för varje transport under ett ramavtal, men bestämmelsen i art 2:3 om undantagande av certepartifart skall alltjämt tillämpas där skeppningen sker under certeparti. Härav följer indirekt att själva ramavtalet inte omfattas av konventionen. Detta principiella synsätt överensstämmer med det som ligger till grund för utformningen av de här föreslagna dispositiva rättsreglerna om kvantumkontrakt.

353 §

Bestämmelsen anger tillämpningsområdet för de dispositiva rättsreglerna om kvantumkontrakt. Detta bestäms med hjälp av två huvudrekvisit. Dels skall transportåtagandet avse förflyttning av ett visst totalkvantum gods. Dels skall detta kvantum fördelas på flera resor under en angiven tidsrymd. Den bestämda mängden kan avse olika slag av gods.

Gränsen mot konsekutiva resor anges så att, om resorna skall

[103] Hithörande problem har i nordisk doktrin behandlats särskilt av Falkanger i AfS Bd 5 s. 370 ff, i Scandinavian Studies in law 1977 s. 63 ff och i Marius nr 110 (1986).
[104] Se The Intertanko Charterparties, Comments by Per Gram (1980) s. 23–26 och 57–62. Jfr Gram, Fraktavtaler (4 utg. 1977) s. 162–167.

utföras efter varandra och med bestämt fartyg, det aldrig blir fråga om tillämpning av kvantumreglerna utan av reglerna rörande konsekutiva resor som ingår i resebefraktningsreglerna. Den grundläggande generiska karaktären hos ett kvantumkontrakt fasthålls därför – den ännu inte individualiserade godsmängden och det ännu inte konkret utpekade fartyget. Därmed bestäms också vilka dispositiva rättsregler det finns behov av.

Under ett kontrakt om konsekutiva resor behöver inte resorna följa "omedelbart" efter varandra. Ett sådant krav uppehöll man visserligen tidigare, men i dag skulle det vara missledande att hålla på detta krav. Både moderna avtal om konsekutiva resor och kvantumkontrakt tillåter mellankommande ballastresor och andra arrangemang i syfte att med ett avancerat transportsystem minska kostnaderna. Vad gäller nutidens specialiserade "garagefartyg" för bilar, för att ta ett exempel, kan sådana gå i tidtabellsenliga slingor och hämta upp olika kvantiteter bilar från olika tillverkningsställen och lossa dem på olika marknader, allt i ett invecklat mönster, utan att därför kvantumkontrakten till grund för sådana operationer mister sin typiskt generiska karaktär.

354 §

I denna paragraf regleras rätten att bestämma godsmängden i de fall avtalet ger utrymme för detta.

Utvecklingen från ramavtalets principiella plan till det konkreta fraktavtalet sker med hjälp av en fortgående individualisering, först av lastpartierna, sedan av fartygen och deras resor. I just dessa avseenden har man redan på ramavtalets plan behov av några dispositiva regler.

Bestämmelsen hänför sig till individualiseringen av lastpartier. I händelse av oklarhet är det befraktaren som har valrätten med avseende på den totala mängden av gods som skall befordras under kvantumkontraktet (brukar anges med vissa marginaler och optioner). Det är här fråga om väsentliga spelrum, angivna i befraktarens intresse. Gäller det däremot spelrum med avseende på en särskild resa – spelrum som därför måste bli relativt små – är de givna i bortfraktarens intresse (fartygets lastförmåga) och det är därför han som har rätt att bestämma mängden.

Om fartyget på den sista resan bara blir halvfyllt, löser Volcoa kl 4 detta problem genom att ange den minsta godsmängd som bortfraktaren är skyldig att befordra. I de föreslagna reglerna har någon motsvarande bestämmelse inte införts. I stället är det tänkt att kravet på *evenly spread* borde undanröja alltför stor ojämnhet även på sista resan. Bestämmelsen i 357 § andra stycket begränsar också bortfraktarens skyldighet att tillhandahålla fartyg för last som inte är

klar till lastning före avtalsperiodens utgång och sätter därmed punkt.

355 §

Bestämmelsen reglerar befraktarens skyldighet att utarbeta skeppningsplaner.

En viktig fördelningsfaktor är kravet på att befraktaren utarbetar skeppningsplaner för lämpliga tidsperioder i förhållande till hela kvantumkontraktets löptid och på att befraktaren i god tid underrättar bortfraktaren om planerna. Denne får därmed en möjlighet att disponera hela sin flotta på lämpligaste sätt. Fördelningen skall ske över hela avtalsperioden och under hänsynstagande till vilken fartygsstorlek som skall användas.

356 och 357 §§

Dessa paragrafer innehåller viktiga bestämmelser om anmälan av skeppning och om nominering av fartyg.

Individualiseringen sker i två steg. Först åligger det befraktaren att anmäla skeppningen i skälig tid. Därefter är det bortfraktarens sak att tillhandahålla (nominera) ett lämpligt fartyg och inom skälig tid underrätta befraktaren om detta samt om fartygets lastförmåga och förväntade ankomst till lastningshamnen.

358 §

Bestämmelserna i denna paragraf gäller utförandet av resorna.

I och med att nominering av ett fartyg har skett, har man lämnat ramavtalets abstrakta nivå och kommit ned till de konkreta reglerna om resebefraktning respektive styckegodstransport. Dessa blir härmed direkt tillämpliga enligt första stycket i denna bestämmelse. Detta innebär exempelvis, att det nominerade fartyg som kommer för sent fram till lastningshamnen skall bedömas enligt reglerna om resebefraktning i vad avser möjligheterna till kancellering och till ersättning.

I andra och tredje styckena preciseras ytterligare bortfraktarens skyldighet och befraktarens hävningsrätt med avseende på återstående del av kvantumkontraktet.

359 och 360 §§

Dessa bestämmelser reglerar dröjsmål med anmälan om skeppning och skeppningsplaner och med nominering av fartyg under ett kvantumkontrakt. I detta stadium befinner man sig alltjämt på ramavtalets abstrakta plan. Institutet tilläggstid motsvarar vad som gäller under de nya nordiska köplagarna.

361 §

Denna paragraf reglerar dröjsmål med betalning av frakt. Ett dröjsmål utlöser, efter utgången av en tilläggstid, inställt fullgörande, hävning om kontraktsbrottet är väsentligt, skadeståndsrätt och slutligen en rätt att hålla inne lasten till säkerhet för fordringen enligt avtalet (s.k. detentionsrätt). Däremot saknas en motsvarighet till Volcoa kl 18:1 med direkt föreskrift om ränta. Det är det inbördes sammanhanget mellan resor under ett och samma ramavtal som motiverar hithörande specialregler.

362 §

Denna bestämmelse reglerar parternas förhållanden vid krig eller krigsfara. Vardera parten kan frånträda ett kvantumkontrakt på liknande villkor som stadgas om tidsbefraktningsavtal i 385 §.

5.2.5 Tidsbefraktning

Tidsbefraktning erkändes som särskild avtalstyp först under början av 1900–talet. Genom 1936 års sjölagsändringar infördes lagregler om tidsbefraktning i sjölagen.[105] De valda lösningarna hämtades från dåtidens standardformulär. Reglerna är emellertid få och så allmänt hållna att de kommit att i det närmaste sakna betydelse vid sidan av de mer utförliga och detaljerade reglerna enligt formulärrätten. Dessa förhållanden påpekades av sjölagskommittén i betänkandet SOU 1972:51 s. 37. Kommittén, som då inte tog upp annat än rent språkliga och redaktionella frågor, uttalade emellertid att, i den mån lagbestämmelser kunde anses behövliga på tidsbefraktningens område, utvecklingen medfört sådana förändringar i certepartipraxis att skäl förelåg för en översyn av hela den gällande lagstiftningen.

Vid de nordiska överläggningar som förekommit efter 1981 har särskilt från danskt och norskt håll framhållits tidsbefraktningens ökade betydelse genom de strukturförändringar inom sjöfarten som skett under senare år. Det har nämnts att ca 1/3 av den norska handelsflottan 1986 opererade under tidsbefraktningskontrakt. Även vad gäller svenska förhållanden har stora förändringar skett. Svenska sjötransportföretag arbetar i dag i mycket stor omfattning med inhyrt tonnage som s.k. operatörer. När 1936 års sjölagsändringar först införde dispositiva lagregler om tidsbefraktning var situationen den helt motsatta, nämligen att nordiska redare huvudsakligen arbetade med egna fartyg och bara vid sysselsättningstoppar befraktade extra tonnage. Tidsbefraktningens volym i dag

[105] Reglerna har därefter inte omarbetats med undantag för en justering av 150 § i anledning av ändrade regler för bärgarlön samt införandet av en definition av tidsbefraktning i 71 §. Dessa ändringar gjordes 1964 resp. 1973.

och sjötransportörernas exponering som huvudsakligen tidsbefraktare på världsmarknaden motiverar därför en moderniserad lagstiftning innehållande genomtänkta och rekommenderade normallösningar, som tillsammans bildar ett balanserat helhetsmönster. Därutöver kan en utfyllande nordisk bakgrundsrätt visa sig värdefull för inrikes och internordisk fart, där man ofta brukar kontrakt av enklare beskaffenhet än i oceanfart med dess utförliga standardformulär, kompletterade med särskilt tillskrivna klausuler i det individuella avtalet. Genom utbyggda regler om tidsbefraktning ger man också avtalsparterna i varje fall en ökad möjlighet att vid tvist få denna avgjord i något nordiskt land. De flesta tidscertepartier anger i dag London eller New York som orten för ett skiljeförfarande, något som med tiden kommit att bli alltmera kostsamt och tidsödande för parterna. Existensen av ett nordiskt mönster kan även antas få betydelse som tolkningsdatum.

Förslaget bygger på de tankegångar som redovisats ovan. Reglerna skall vara tillämpliga på tidsbefraktningsavtal enligt den definition som ges i 312 §. De enskilda bestämmelserna har utformats med utgångspunkt i rådande certepartipraxis eller skall ses som en sammanvägning av regler hämtade från olika mönsterbildande standardkontrakt.[106] Men förslaget återger inte bara den vanligaste lösningen på ett problem i formulären utan upptar därutöver regler som ofta saknas (se exempelvis nedan 367 §) eller bara framgår indirekt genom friskrivningar (se nedan 368 §). Ibland har reglerna karaktär av övervägda och rekommenderade normallösningar, som grundats på så starka rättspolitiska skäl att de inte utan klar överenskommelse mellan parterna bör kunna sättas åt sidan; ibland rör det sig enbart om reservregler för den händelse något ståndpunktstagande inte kan läsas in i avtalet och det framstår som rättspolitiskt likgiltigt vilken ståndpunkt man väljer.

Bestämmelserna har i största möjliga utsträckning delats upp efter en tidsaxel med en funktions- och ansvarsfördelning mellan parterna för varje tidsskede av ett tidsbefraktningsavtal. Vidare har beaktats den allt vanligare företeelsen att tidsbefraktaren endast uppträder som operatör och uttryckliga ansvarsregler föreslås till förmån för annan lastägare än tidsbefraktaren.

Trots att bestämmelserna har en principiellt dispositiv karaktär finns moment av tvingande karaktär då en annan lastägare än tidsbefraktaren innehar konossement (374 §).

[106] I utredningsarbetet har i första hand studerats tidscertepartierna Baltime (torrlast), Produce (torrlast), Shelltime 3 (tankfart) och Reeftime (kylfart). När standardformulär begagnas, används i ökad utsträckning mer eller mindre individuellt utformade tilläggsklausuler. Ett på Baltime slutet avtal upptog för 15 år sedan kanske 10–20 tilläggsklausuler, samma i dag använda formulär förses vanligen med 30–50 tilläggsklausuler. Innehållet i sådana har inte studerats i utredningsarbetet.

363 §

Som angetts är reglerna om tidsbefraktning tillämpliga på avtal enligt den definition som finns upptagen i 312 §. Betydelsen av en tidpunkt[107] och en plats som har avtalats för fartygets avlämnande framhävs i *första stycket* som gräns för den grundläggande funktionsfördelningen mellan avtalsparterna. Den kommersiella kontrollen över fartyget övergår på tidsbefraktaren medan tidsbortfraktaren behåller det nautiska handhavandet. Från samma tidpunkt skall tidsbefraktaren betala tidsfrakt oavsett om fartyget är sysselsatt eller inte. Till skillnad mot förhållandet vid resebefraktning övertar således tidsbefraktaren risken för den kommersiella driften av fartyget.

Andra stycket motsvarar 138 § första punkten sjölagen. Någon ändring i sak åsyftas inte vad avser tidsbortfraktarens skyldighet att hålla fartyget i sjövärdigt skick. Sjövärdighetsförpliktelsen är fortfarande anpassad till den särskilda funktionsfördelningen vid tidsbefraktning. Tidsbortfraktaren är normalt inte skyldig att hålla specialutrustning för viss last eller trad, såvida inte annat framgår av tidsbefraktningsavtalet.[108] En närmare redogörelse för sjövärdighetsbegreppet finns intagen under 262 §.

Bestämmelsen är begränsad till tiden för fartygets avlämnande på grund av tidsbefraktningsreglernas redaktionella uppbyggnad. Men tidsbortfraktarens skyldigheter kvarstår under hela befraktningsperioden vilket framgår av 369 § första stycket.

I bestämmelsen har förtydligats att tidsbortfraktaren även är skyldig att hålla fartygets handlingar i ordning. Härmed avses i första hand handlingar som föreskrivs i lag och förordningar men också försäkringsbevis o.d. i den mån tidsbortfraktaren påtagit sig försäkringsplikten.[109]

I *tredje stycket* har intagits en bestämmelse av praktiskt slag som saknar motsvarighet i sjölagen och som rör kvarvarande bränsle. Av denna framgår innebörden av principen i 371 § att tidsbefraktaren svarar för bränslet under hela befraktningsperioden.

I certepartipraxis anger man vanligen att bränslet skall betalas efter priset i den hamn där fartyget avlämnas[110] men även den nu valda lösningen förekommer. Utslagsgivande för valet har varit att bestämmelsen täcker såväl det fallet att fartyget avlämnas till sjöss som att avlämnandet sker i hamn. Det slutliga resultatet avses bli lika oberoende av vilken praktisk lösning som tillämpas i den mån fartyget har möjlighet att bunkra i den hamn där avlämnandet sker. För att hindra prisspekulationer och andra olägenheter föreskrivs

[107] Med tidpunkt avses "local time", dvs. fartygets tid om certepartiet inte uttryckligen hänvisar till GMT.
[108] Jfr exempelvis Baltime 1939 kl 1 med Shelltime 3. kl 2 och Reeftime kl 2.
[109] Jfr *Öregrund* NJA 1925 s. 398.
[110] Se exempelvis Baltime 1939 kl 5.

ofta i tidscertepartierna ett max/min för kvarvarande bränsle för såväl avlämnandet som återlämnandet av fartyget.

364 §

Bestämmelsen är ny men en motsvarande regel finns vanligen i nutida tidscertepartier.

Genom *första stycket* får envar av parterna i ett tidsbefraktningsavtal rätt att påkalla besiktning i samband med avlämnandet av fartyget. Parterna kan i första hand själva utse en eller flera besiktningsmän på sätt som är brukligt inom den fart det gäller men part har också möjlighet att få besiktningsmän förordnade enligt [319] § sjölagen.

Enligt *andra stycket* skall besiktningskostnaderna bäras av parterna med hälften var. Även kostnaderna för nettotidsförlusten på grund av besiktningen skall fördelas på parterna oavsett om besiktningen äger rum före eller efter avlämnandet av fartyget.

Av *tredje stycket* framgår att ett besiktningsutlåtande inte utgör exklusivt bevis men att det ändå skall anses vara en tungt vägande omständighet.

365 §

Paragrafen är ny och reglerar det fallet att fartyget avlämnas till sjöss.

Fartyget kan enligt avtalsparternas val avlämnas vid en viss tidpunkt eller då det befinner sig på en viss position. Oavsett vilket sätt parterna har valt skall enligt *första stycket* tidsbortfraktaren alltid bekräfta avlämnandet med tids- och positionsangivelse.

Av *andra stycket* framgår att den besiktning av fartyget som parterna har rätt att begära skall förläggas till den första hamn som fartyget anlöper efter avlämnandet. Med "första hamn" i detta sammanhang avses en hamn där besiktning rent praktiskt kan genomföras.

Eftersom en beaktansvärd tid kan förflyta mellan avlämnandet och besiktningen föreslås också särskilda regler med avseende på tidsfrakten. Om fel i fartyget eller dess utrustning konstateras skall i enlighet med principerna om s.k. off-hire (se närmare under 383 §) tidsfrakt inte betalas för den tid som går åt för att avhjälpa felet. Är felet så allvarligt att tidsbefraktaren tvingas att häva befraktningsavtalet skall tidsfrakt inte utgå. Frakt som betalats i förskott vid avlämnandet skall då betalas tillbaka.

366 §

Reglerna i denna paragraf, som ersätter motsvarande regler i 146 § sjölagen, överensstämmer till sin avfattning mycket nära med 339 §

och 340 § första stycket. Det bör därför vara tillräckligt att hänvisa till vad som anförts under dessa bestämmelser om principerna för tidsbefraktarens hävningsrätt vid dröjsmål med fartygets avlämnande. Men följande ändringar i förhållande till sjölagen bör uppmärksammas.

Första stycket reglerar det fall att avtalsparterna bestämt att fartyget skall avlämnas senast vid en exakt tidpunkt, något som motsvarar vad som på köprättens område brukar benämnas *fixköp*. Lagtexten har utformats dels med hänsyn till att parterna kommit överens om en bestämd tid inom vilken fartyget skall börja lasta, dels med hänsyn till att fartyget eljest skall avlämnas senast en viss tidpunkt i någon hamn eller till sjöss.

Av förarbetena till bestämmelsen i 146 § andra stycket sjölagen (NJA II 1936 s. 490) framgår att denna är tillämplig på dröjsmålssituationer under hela den tid som fartyget står till tidsbefraktarens förfogande. Men den nya lydelsen i förevarande paragraf avser endast dröjsmål vid fartygets avlämnande. Rättsföljderna av annat dröjsmål under avtalstiden regleras i stället genom 375 §.

I *tredje stycket* jämfört med 146 § första stycket sjölagen har den viktiga ändringen gjorts att den särskilda hävningsrätten vid tidsbortfraktarens s.k. egenfel utgått. Se närmare härom vid 340 §. Oavsett vem som orsakat dröjsmålet kan tidsbefraktaren nu häva befraktningsavtalet om detta utgör ett *väsentligt* avtalsbrott.

I de flesta tidscertepartier finns intaget en klausul som ger tidsbefraktaren rätt att häva avtalet om fartyget inte avlämnas på bestämd tid. Tidsbefraktaren har vanligtvis 48 timmar på sig att avge hävningsförklaring från det att han fått meddelande om fartygets försenade ankomst.[111] Om en sådan klausul saknas eller tidpunkten för avlämnandet inte angetts alltför bestämt får tidsbefraktarens hävningsrätt prövas med utgångspunkt från de allmänna förutsättningarna som anges i tredje stycket.

367 §

Bestämmelsen är ny och saknar motsvarighet både i sjölagen och i de vanligaste tidscertepartierna.

Vad som avses med "fel" måste bedömas med utgångspunkt från de krav som ställs på fartyg och utrustning enligt bestämmelserna i 363 § och från vad avtalsparterna kommit överens om i det enskilda fallet. Således är bristande sjövärdighet att anse som fel såvida inte enligt tidsbefraktningsavtalet modifikationer föreligger i tidsbortfraktarens sjövärdighetsförpliktelse. Likaså kan fel vara för handen om fartyget eller utrustningen inte motsvarar den beskrivning som

[111] Jfr Reeftime kl 4, som anger en motsvarande tid om sju dagar.

gjorts i certepartiet. I första hand gäller detta fartygets prestanda vad avser fart och lastkapacitet. Även fartygets ålder, nationalitet m.m. kan ha stor betydelse för tidsbefraktaren beroende på det fartområde som avtalet gäller.

Om ett fel inte blir avhjälpt kan tidsbefraktaren ändå hålla fast vid certepartiet och få avdrag på frakten. Fraktavdraget är främst avsett att kompensera tidsbefraktaren för mindre allvarliga fel i fartyg och utrustning och därigenom begränsa behovet av hävning. Syftet är således att återställa balansen mellan tidsbortfraktarens felaktiga prestation och det vederlag som tidsbefraktaren skall betala.

Om tidsbefraktaren väljer att häva avtalet krävs att felet är *väsentligt*, något som får anses gälla redan enligt allmänna rättsgrundsatser. Väsentlighetsbedömningen skall ske med hänsyn till omständigheterna i det konkreta fallet och utgångspunkten är felets betydelse för tidsbefraktaren, sett ur en objektiv synvinkel. Men det krävs en helhetsbedömning av felets betydelse, varvid hänsyn även skall tas till möjligheterna att avhjälpa felet eller på annat nöjaktigt sätt kompensera tidsbefraktaren med, t.ex. fraktavdrag.

368 §

Bestämmelsen motsvarar delvis 147 § sjölagen. Den har utökats till att avse även ansvar för fel i fartyget men begränsats i sin tillämplighet till tiden för avlämnandet av fartyget. Dröjsmål och annat avtalsbrott under befraktningsperioden regleras genom 375 §.

Flertalet tidscertepartier saknar en motsvarande allmän bestämmelse. I stället regleras ansvaret indirekt genom friskrivningsklausuler med däri gjorda undantag. Friskrivningarna är så varierande att man inte kan tala om någon enhetlig praxis. I t.ex. Baltime är friskrivningen så vittgående att skadeutfallet påverkas och därmed försäkringspremierna minskar i ett senare skede. Andra certepartier kan ha en rent befraktarvänlig ansvarsfördelning.

Med hänsyn till detta i praktiken mycket varierande och svåröverskådliga ansvar för tidsbortfraktaren föreslås en på culpa grundad allmän norm för dröjsmåls- och felansvaret vid fartygets avlämnande. I likhet med 342 § uppställs som förutsättning för skadeersättning fel eller försummelse av tidsbortfraktaren eller någon som han svarar för. Bevisbördan åvilar – liksom i 147 § sjölagen – tidsbortfraktaren men har skärpts i förhållande till den nu gällande lydelsen. Tidsbortfraktaren skall således *visa* frånvaro av fel eller försummelse för att undgå ansvar. Denna ändring har gjorts i överensstämmelse med vad som alltsedan 1973 års sjölagsändringar gäller för dröjsmål och andra kontraktsbrott på resebefraktningens område (jfr 130 § sjölagen).

Regeln i sista punkten är ny och kan jämföras med 42 § andra

stycket köplagen. Här bör uppmärksammas att en förutsättning för skadeersättning är att egenskapen eller utrustningen saknades redan vid avtalsslutet. Om exempelvis ett fartygs prestanda minskat efter avtalsslutet men före avlämnandet vad gäller garanterad fart får tidsbortfraktarens ansvar bedömas enligt huvudregeln.

369 §

Paragrafen motsvarar 137 §, 138 § första punkten och 142 § sjölagen.

Tidscertepartierna innehåller alltid någon form av begränsningar i tidsbefraktarens dispositionsrätt. Dessa begränsningar är av högst skiftande karaktär. Det kan röra sig om geografiska inskränkningar knutna till fartygets försäkringsförhållanden eller begränsningar av rent kommersiella skäl. Det är också vanligt att certepartierna förses med klausuler som hindrar tidsbefraktaren att ta med olämplig last (t.ex. kol i lastrummen på en kylbåt som därefter inte kan motta sina vanliga typer av last utan en mycket omfattande och dyrbar rengöring) eller farligt gods eller med klausuler i syfte att eliminera speciella risker såsom jordbävningar, svårartade oväder, infrysning i is osv.[112] På grund av den mångskiftande karaktären hos förekommande begränsningsklausuler föreslås – såsom i sjölagen – att tidsbortfraktarens huvudförpliktelse anges generellt med vissa undantag av hänsyn till vad som skäligen kan begäras av honom.

I *första stycket* upptas sålunda huvudförpliktelserna under den tid fartyget står till tidsbefraktarens förfogande enligt certepartiet eller enligt de regler som avser s.k. overlap i 380 §.

Andra stycket anger undantag eller befrielse från huvudförpliktelsen, om ombordvarande personal eller egendom skulle utsättas för fara genom krig, svåra isförhållanden etc. I förhållande till 142 § första punkten sjölagen anges också uttryckligen *väsentlig olägenhet* som befrielsegrund. Härmed åsyftas exempelvis situationer där fartyget – utan att en direkt fara för fysisk skada föreligger – kan komma att bli infryst eller bli belagt med embargo eller där politiska förhållanden i ett område kan leda till framtida bojkott och svartlistning av fartyget på annat håll.

Om tidsbortfraktaren kunnat räkna med fara eller väsentlig olägenhet när avtal ingåtts om en speciellt bestämd resa eller last kan han dock inte frånträda sina förpliktelser. I ett sådant fall får han stå risken för förluster genom att ombordanställda begär att bli fria från sina anställningar eller att försäkringsgivare nekar att täcka den särskilda risk som resan innebär. Utom dessa rena undantagsfall saknar det emellertid betydelse vad tidsbortfraktaren kunde räkna

[112] Se vidare Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 262 ff.

med vid avtalets ingående om det därefter inträder krig eller krigsliknande tillstånd i det område som fartyget befinner sig.[113] Han kan då utan hänsyn till förevarande bestämmelse beordra fartyget i säkerhet och också fränträda avtalet enligt reglerna i 385 §.

I *tredje stycket första punkten* regleras tidsbortfraktarens skyldighet att befordra farligt gods.[114] Det moderna industrisamhället kräver transporter av sådant gods i en helt annan omfattning än vad som var fallet vid tillkomsten av 142 § sjölagen. I takt med det ökade transportbehovet har ett omfattande system av säkerhetsföreskrifter vuxit fram, såväl nationellt som internationellt. I betraktande av detta föreslås i förhållande till 142 § sjölagen den ändringen, att tidsbortfraktaren inte kan vägra att befordra gods av farlig beskaffenhet om det kan ske på ett betryggande sätt.[115] För att tidsbortfraktaren inte skall komma i konflikt med olika föreskrifter som han är bunden av bör dock ytterligare krävas att befordringen kan ske i överensstämmelse med de krav och rekommendationer som ställs i det land där fartyget är registrerat, i det land där redaren har sitt huvudkontor och i de hamnar som ingår i resan. Tidsbortfraktaren måste fortsättningsvis göra uttryckligt förbehåll i befraktningsavtalet för den händelse farligt gods eller viss typ av farligt gods inte får transporteras med fartyget.

I styckets *andra punkt* slutligen, vars innehåll är nytt, föreskrivs att tidsbortfraktaren inte är skyldig att befordra levande djur. Denna regel är föranledd av de säregna problem som är förenade med djurtransporter och får anses avspegla gängse praxis inom tidsbefraktningsområdet.

370 §

Paragrafen saknar motsvarighet i sjölagen och föreskriver en ömsesidig upplysningsplikt för tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren. Det åligger tidsbefraktaren exempelvis att hålla tidsbortfraktaren underrättad om fartygets seglingsprogram för att på så sätt underlätta dennes planering av reparationer, underhåll m.m.

371 §

Paragrafen motsvarar delvis 138 § andra punkten sjölagen. Sistnämnda regel överensstämmer med certepartipraxis och någon ändring i sak åsyftas inte i denna del.

I *första punkten* anges således att det ankommer på tidsbefraktaren att ombesörja bränsle och vatten till fartygets maskiner. Med

[113] Se Jantzen, Godsbefordring till sjøs (2 utg.1952) s. 370.
[114] Jfr ovan vid 257 §.
[115] Jfr Reeftime kl 17.

maskiner avses också fartygets hjälpmaskiner. Smörjolja och förbrukningsartiklar till maskinerna ankommer det dock i enlighet med 369 § första stycket på tidsbortfraktaren att anskaffa och betala för. Likaså skall tidsbortfraktaren rent principiellt stå kostnaden för bränsle till besättningens behov eftersom denna är i hans tjänst. Men olika lösningar förekommer i tidscertepartierna.[116] Vad gäller övriga kostnader skall dessa om inte särskilt är stadgat fördelas enligt presumtionsregeln i 378 §.

Ett felaktigt bränsle kan förorsaka allvarliga skador på fartygets maskiner. Tidsbefraktarens ansvar för skada får därvid bedömas med utgångspunkt från hans allmänna culpaansvar enligt 376 § första stycket. Men om parterna avtalat vissa tekniska specifikationer står enligt *andra punkten* tidsbefraktaren garantiansvar för att ombordtaget bränsle också motsvarar de avtalade egenskaperna. Brister han härutinnan blir han ersättningsskyldig för den skada som vållas.

372 §

Paragrafen motsvarar 139 § sjölagen.

Första och andra styckena, som är uppbyggda i enlighet med den grundläggande funktionsfördelningen mellan tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren, överensstämmer också med certepartipraxis.[117] Någon ändring i förhållande till gällande rätt åsyftas därför inte. I första stycket uppräknas de olika moment som ankommer på tidsbefraktaren att utföra i lastnings- och lossningsskedet. Tidsbefraktaren åläggs uttryckligen att följa tidsbortfraktarens anvisningar med betydelse för fartygets säkerhet eftersom denne behåller det nautiska ansvaret.

Även tidsbortfraktarens regressrätt enligt *tredje stycket* bygger på den grundläggande funktionsfördelningen mellan parterna i befraktningsavtalet. Om tidsbefraktaren står ansvaret för den kommersiella driften av fartyget bör tidsbortfraktaren kunna återkräva vad han i sin egenskap av redare ändå kan tvingas att utge i skadeersättning till tredje man.[118] I förhållande till 139 § andra stycket sjölagen utvidgas regressrätten i enlighet med denna princip till att omfatta all skada som kan drabba lastägare eller annan tredje man. Skadan skall dock ha uppkommit till följd av lastning, stuvning, trimning,

[116] Jfr t.ex. Baltime kl 4 och Shelltime kl 6.

[117] Se Gram, Fraktavtaler (4 utg. 1977) s. 185 och 201.

[118] Redaren kan exempelvis enligt någon stats nationella rätt åläggas det primära skadeståndsansvaret oavsett den interna fördelningen mellan avtalsparterna. Ett rättsligt avgörande som är av principiellt intresse i detta sammanhang är den norska skiljedomen *Jobst Oldendorff* ND 1979 s. 364. Tidscertepartiet (Produce) innehöll ingen bestämmelse om regress, men med hänsyn till funktions- och ansvarsfördelningen ansågs rätt till regress ändå föreligga.

säkring, lossning eller utlämnande av lasten. En grundförutsättning för regress är såsom för närvarande att skadan inte beror på oaktsam medverkan av befälhavaren eller besättningen eller annat förhållande som tidsbortfraktaren är ansvarig för, exempelvis bristande tillsyn och underhåll av fartygets kranar.

373 §

Första stycket motsvarar 141 § sjölagen. Någon ändring i sak åsyftas inte.[119]

Bestämmelsen i *andra stycket* är ny. Hur långt tidsbortfraktarens eller befälhavarens skyldighet att följa tidsbefraktarens instruktioner sträcker sig kan i allmänhet endast avgöras i det konkreta fallet med utgångspunkt från vad som är vanligt i den fart det gäller.[120] Till skydd för tidsbortfraktarens intressen föreslås dock genom förevarande stycke en rätt för honom att kräva säkerhet för eventuella skadeståndskrav på grund av tidsbefraktarens anvisningar om utlämnande av gods i strid mot konossementsreglerna om behörig mottagare. Om ett utlämnande av gods till en obehörig mottagare därutöver skulle strida mot tro och heder kan han även vägra att lämna ut godset.

Många tidscertepartier innehåller uttryckligen s.k. hold harmless-klausuler, vari parternas regressrätt regleras.[121] Även om en uttrycklig sådan klausul saknas innehåller tidscertepartierna ofta en sådan bestämd ansvarsfördelning mellan parterna att de i praxis även tolkningsvis anses innehålla en motsvarande regressrätt.[122]

374 §

Bestämmelserna i denna paragraf är nya på tidsbefraktningens område och reglerar tidsbortfraktarens ansvar för skada till följd av att gods gått förlorat, skadats eller försenats.

Första stycket reglerar ansvaret i de fall tidsbefraktaren tillika är lastägare. Vid övervägande av ansvarsgrunden har ansetts naturligt att välja samma ansvarsprinciper som vid resebefraktning. Regeln överensstämmer därför principiellt med motsvarande regel i 338 §. Såsom i sistnämnda bestämmelse anges att styckegodsreglernas ansvarssystem har direkt tillämpning.

I *andra stycket* upptas ansvarsregler för de fall lastägaren inte är tidsbefraktaren. Bakgrunden till bestämmelserna är som berörts i inledningen till detta avsnitt att såväl svenska som andra nordiska

[119] Jfr motsvarande regler vid resebefraktning i 329 §.
[120] NJA II 1936 s. 484.
[121] Se exempelvis Baltime kl 9.
[122] I detta sammanhang brukas ofta uttrycket "ansvarsfriskrivningar är inte bara en sköld utan också ett svärd". Jfr rättsfallet *Jobst Oldendorff* ND 1979 s. 364 vid 372 §.

sjötransportföretag i en allt större omfattning arbetar med inhyrt tonnage som s.k. operatörer. Klara enhetliga regler, nationellt som internationellt, saknas i denna situation. Lastägaren har därför naturligen att i första hand hålla sig till tidsbefraktaren som sin medkontrahent, såvida inte tidsbortfraktaren påtagit sig ett särskilt ansvar genom att utfärda konossement. I övrigt torde tidsbortfraktaren i en sådan situation bli ansvarig endast om lastägaren i enlighet med allmänna skadeståndsrättsliga principer visar att tidsbortfraktaren eller någon av hans anställda orsakat skada på godset genom culpöst handlande.

I tidscertepartierna fördelas transportansvaret för godset mellan tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren på varierande sätt. Ofta sker det genom friskrivningsklausuler med däri gjorda undantag. I t.ex. Baltime är tidsbortfraktaren i det närmaste helt friskriven från ansvar såvida skada inte orsakats genom grovt fel hos tidsbortfraktaren själv eller person i rederiets ledning. I Produce regleras tidsbortfraktarens ansvar genom inkorporering av en paramountklausul. Någon s.k. hold harmless-klausul finns dock inte intagen, såsom i Shelltime kl 13. Reeftime, slutligen, fördelar ansvaret så att tidsbortfraktaren i stort sett ansvarar för bristande vård av godset, bristande sjövärdighet hos fartyget och otillåten deviation medan tidsbefraktaren bär ansvaret i övrigt.

Denna flora av friskrivnings- och regressklausuler som förekommer i tidscertepartierna skapar osäkerhet. Det måste bedömas särskilt i varje typfall vem en lastägare skall rikta ett ersättningskrav mot och vem av tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren som slutligt skall stå ansvaret. För att råda bot på denna osäkerhet föreslås den regeln att lastägaren har rätt till ersättning av tidsbortfraktaren i enlighet med bestämmelsen i första stycket.

Reglerna i förevarande paragraf, liksom tillhörande preskriptionsregel, är i princip dispositiva. Tidsbortfraktarens ansvar blir dock tvingande exempelvis om han utfärdat konossement och annan lastägare än tidsbefraktaren innehar detta och kan åberopa sig på reglerna i 316 §.

Genom det primäransvar för lastskador som således läggs på tidsbortfraktaren utan att konossement utfärdats, kan han naturligen inte göra gällande några regresskrav mot tidsbefraktaren. Ingenting hindrar dock parterna från att avtalsvis fördela ansvaret annorlunda. Detta måste då ske genom uttryckliga bestämmelser i certepartiet.

375 §

Bestämmelserna i denna paragraf, som avser dröjsmål och annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida, motsvarar 146 och 147 §§

sjölagen men tillämpligheten inskränker sig till avtalsbrott under avtalstiden. Rättsföljderna av dröjsmål m.m. vid fartygets avlämnande regleras nu särskilt i 366–368 §§.

Viktiga ändringar har gjorts. I *första stycket* anges nu uttryckligen att tidsbefraktaren kan häva befraktningsavtalet även vid annat avtalsbrott än rent dröjsmål. Det kan exempelvis gälla bristande lastvärdighet. Det strängare väsentlighetsrekvisitet behålls dock såsom det kommit till uttryck i gällande sjölag.[123] Däremot har det särskilda insiktsrekvisitet fått utgå då i de flesta fall något behov av ett sådant självständigt rekvisit inte föreligger vid sidan av det i sig självt så stränga väsentlighetskravet. Vid en bedömning av väsentligheten i det enskilda fallet måste självfallet beaktas vad tidsbefraktaren känt till men inte gjort tidsbortfraktaren uppmärksam på. Likaså har den särskilda hävningsregeln för tidsbortfraktarens s.k. egenfel utgått.

Även vad gäller tidsbefraktarens rätt till skadeersättning har väsentliga ändringar vidtagits i förhållande till 147 § sjölagen. Bestämmelsen i *andra stycket första punkten* avses nu uttryckligen – i likhet med första stycket – omfatta även avtalsbrotten bristande sjövärdighet eller eljest uppkommen brist i avtalade funktioner hos fartyget under avtalstiden. Vidare har det "uttunnade" presumtionsansvaret för dröjsmål m.m., som avskaffades på resebefraktningens område vid 1973 års sjölagsändringar (jfr 130 § sjölagen), ersatts med ett normalt culpaansvar med rättvänd bevisbörda. I och med fartygets avlämnande till tidsbefraktaren kan tidsbortfraktaren inte anses vara i en sådan bevisställning att detta motiverar ett sådant presumtionsansvar som gäller före avlämnandet enligt 368 §. Det kan till och med vara omöjligt för honom att exculpera sig vid exempelvis fartygets plötsliga förlisning.

I *andra punkten* av samma stycke stadgas att tidsbortfraktaren har ett culpaansvar även för andra typer av avtalsbrott. Som ett förtydligande anges också att tidsbortfraktaren ansvarar för befälhavarens och besättningens fel eller försummelser då arbete utförs för tidsbefraktarens räkning. Regeln är i överensstämmelse med gällande rätt.[124]

376 §

Första stycket överensstämmer med 149 § sjölagen och någon ändring i sak åsyftas inte. Den principiella ansvarsfördelningen mellan tidscertepartiets parter är enligt nordisk rätt att tidsbortfraktaren står risken för skador på fartyget såvida han inte kan styrka ett culpöst förfarande hos tidsbefraktaren eller hos hans anställda och

[123] Angående detta särskilda hävningsrekvisit, se Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 197.
[124] Se Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 259.

övriga medhjälpare. Denna ansvarsfördelning kan dock påverkas om exempelvis befälhavaren åsidosätter sin plikt att övervaka arbetet ombord och därigenom medverkar till en skada.[125]

Tidsbortfraktaren (redaren) tecknar i regel en kaskoförsäkring för att täcka skador på skrov och maskiner, eftersom sjö- och kollisionsskador normalt faller på honom. Endast undantagsvis kan tidsbefraktaren bli ansvarig om han lämnat felaktig information med avseende på navigeringen eller förhållandena på destinationsorten (osäkra hamnar).[126] Vanligare är att tidsbefraktaren får ansvara för skador uppkomna i den kommersiella hanteringen. Det kan röra sig om skador orsakade av lasten, exempelvis farligt gods, eller skador i samband med lastning och lossning.

Denna principiella ansvarsfördelning är väl förenlig med certepartipraxis.[127] Reglerna får i första hand betydelse genom att ge stadga åt tolkningen av vissa andra klausuler av garantikaraktär som förekommer i certepartierna. Exempelvis skall efter ordalydelsen ett fartyg vid avtalsperiodens slut återlämnas "in good order and condition" med undantag för normalt slitage ("fair wear and tear").[128] I nordisk rätt anses denna bestämmelse inte ge uttryck för något strikt garantiansvar för tidsbefraktaren utan endast syfta på fartygets skick, dvs. lastutrymmena skall vara rengjorda och klara för mottagande av ny last.[129] Likaså tolkas klausuler, vari tidsbefraktaren åtar sig att endast beordra ett fartyg till säkra hamnar, där det kan ligga flott, restriktivt till tidsbefraktarens förmån. I vissa certepartier, såsom i Shelltime kl 3, anges uttryckligen att det inte är fråga om ett garantiansvar utan ett ansvar grundat på culpa. Om därför parterna avser att göra avsteg från den allmänna culpaprincipen får de vinnlägga sig om att ge uttryck för detta i certepartiet. I övrigt kan hänvisas till motsvarande ansvarsbestämmelse i 348 §.

I nordisk rätt har tidsbefraktaren inte något strikt ansvar för skada på fartyget ens om han beordrat det till en osäker hamn.[130] För detta krävs en uttrycklig garanti från hans sida. Ansvar kan dock utkrävas om han låter fartyget anlöpa en hamn med insikt om att denna är eller kan vara osäker eller i övrigt handlar på ett culpöst sätt i en uppkommen faresituation. Med hänsyn till de bevisproblem som därvid ofta uppstår för tidsbortfraktaren eftersom tidsbefraktaren

[125] Se Ramberg, Unsafe ports and berths, AfS Bd 8 s. 644.

[126] Begreppet "osäker hamn" är oftast vittomfattande och omfattar inte bara hamnar med navigatoriska risker utan även hamnar med risker för besättningen på grund av epidemier eller politiska oroligheter. I förevarande avseende avses dock endast hamnförhållanden som kan orsaka fysiska skador på ett fartyg.

[127] Se exempelvis Baltime kl 13 och Produce kl 16 (exception clause).

[128] Se Baltime kl 7 och Produce kl 4.

[129] Se Gram, a.a. s. 178.

[130] I amerikansk och engelsk rätt anses dock tidsbefraktaren vanligtvis garantera säkerheten för de hamnar han nominerar, se Ramberg, a.a. s. 585 ff.

har förfoganderätten till fartyget föreslås i *andra stycket* en särregel om omkastad bevisbörda (presumtionsansvar) med avseende på vållandet. Tidsbefraktaren kan å sin sida planera resor och nominera hamnar med hjälp av agenter och myndigheter och har därvid lättare att visa att fel eller försummelse inte föreligger hos honom själv eller någon som han svarar för. Men tidsbortfraktaren har kvar den grundläggande bevisbörda som varje skadelidande har för att skadan verkligen har inträffat i den hamn varom är fråga och för att kausalitet föreligger mellan skadan och de särskilda förhållandena på platsen.[131]

377 §

Regeln i *första stycket* motsvarar delvis 150 § första stycket sjölagen och någon ändring i sak åsyftas inte. Bestämmelsen är väl förenlig med certepartipraxis[132] och fastslår endast att tidsbefraktaren inte har någon rätt till regress mot tidsbortfraktaren för vad han i fall av gemensamt haveri måste utge som bidrag för frakt eller för egendom som han har ombord. Regelns syfte är således inte att reglera bidragsskyldigheten som sådan vilket sker genom bestämmelserna i sjölagens [sjunde] kapitel om haveri. I *andra punkten*, som är ny, anges i konsekvens med första punkten att tidsbortfraktaren inte har någon rätt i ersättningar som i gemensamt haveri utgått till tidsbefraktaren.

I *andra stycket* regleras tidsbortfraktarens rätt att deviera. Reglerna bygger på hävdvunna principer inom sjörätten vilka också kommit till uttryck i 331 § första stycket. Det bör därför vara tillräckligt att hänvisa till dessa bestämmelser. Den enda rättsföljden av en tillåten deviation är att fartyget kan bli off-hire enligt reglerna i 383 §.

I *sista punkten* föreslås en ny regel för fördelning av bärgarlön mellan tidscertepartiets parter. Nuvarande bestämmelser i 150 § andra stycket sjölagen om likafördelning bygger på principen att tidsfrakt utgår under hela bärgningsaktionen och att tidsbefraktaren med denna "insats" också skall ha del av bärgningsföretagets vinst. I och med den föreslagna regeln i 383 § att ett fartyg blir off-hire vid bärgning bör också förevarande bestämmelser justeras. Med hänsyn till de risker och olägenheter som ändå drabbar tidsbefraktaren vid en bärgningsaktion föreslås att en tredjedel av tidsbortfraktarens andel i nettobärgarlönen skall tillfalla tidsbefraktaren.

Bestämmelsen i 150 § andra stycket sjölagen om ersättning till

[131] Jfr rättsfallet *Vale* ND 1972 s. 183 Svea HovR, HD fann ej skäl att meddela prövningstillstånd (ND 1974 s. 288).

[132] Se exempelvis Baltime kl 24 och Reeftime kl 55. Grundsatsen uttrycks oftast med formuleringen "Hire not to contribute to General Average".

tidsbefraktaren för löner och kost syftande till att förhindra dubbel kompensation till tidsbortfraktaren (såväl tidsfrakt som ersättning för löner och kost) kan utgå med hänsyn till den nya regeln om off-hire i 383 §.

Tidscertepartierna innehåller oftast bestämmelser om en likafördelning av nettobärgarlönen mellan tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren. Detta är en konsekvens av att i certepartierna bärgning inte anges som en off-hire-situation. Se närmare om detta vid 383 §.

378 §

Bestämmelsen överensstämmer med 140 § sjölagen och är en kostnadspresumtion som innebär att kostnader och oförutsedda utgifter som inte faller på tidsbortfraktaren enligt certepartiet eller reglerna i förevarande kapitel skall anses falla på tidsbefraktaren.

Kostnadsfördelningen är i stort förenlig med certepartipraxis. I certepartierna är det dock vanligt att på ett uttömmande sätt ange alla tänkbara kostnader som skall bäras av tidsbefraktaren. In dubio-regeln blir då tillämplig först om parterna inte kunnat förutse vissa kostnader eller eljest om certepartiet inte anvisar hur kostnadsfördelningen skall ske.

379 §

Bestämmelserna i denna paragraf är en spegelvändning av reglerna för fartygets avlämnande. När tidsbefraktaren återlämnat fartyget på den plats och vid den tidpunkt som avtalats upphör den funktionsfördelning som förelegat under befraktningsperioden och den kommersiella driften återgår på tidsbortfraktaren. Även tidsfrakten upphör att utgå. Detta gäller även om fartyget återlämnas i skadat skick och förblir liggande under en längre tid. Tidsbortfraktarens rätt till ersättning för fraktförluster i samband med reparation får därvid prövas enligt de skadeståndsrättsliga reglerna i 376 §.[133]

Angående den ofta förekommande certepartiklausulen att fartyget skall återlämnas "in the same good order and condition", se vid 376 §.

380 §

I *första stycket* föreskrivs, i likhet med vad som gäller enligt 143 § första stycket sjölagen, en rätt för tidsbefraktaren att överskrida befraktningsperioden om överskridandet kan anses skäligt (s.k. overlap). Syftet är att tidsbefraktaren inte skall blockeras i sina möjligheter att utnyttja fartyget fullt ut. Det är ofta svårt för honom

[133] Se i detta sammanhang Michelet i AfS Bd 1 s. 555 ff.

att planera sin verksamhet så att sista resan exakt sammanfaller med befraktningsperiodens utgång. Eftersom i nordisk rätt tidsbefraktaren inte anses ha rätt att återlämna fartyget före befraktningsperiodens utgång – med motsvarande reducering av tidsfrakten – och således inte kan kalkylera det förmånligaste alternativet bör regeln bibehållas. Undantag bör dock göras för det fall att certepartiet anger en viss tidsperiod (exempelvis maj månad) under vilken återlämnandet skall ske. Med en sådan klausul får tidsbefraktaren anses vara tillräckligt tillgodosedd att kunna planera det sista resorna.

En förutsättning för ett tillåtet överskridande av befraktningsperioden är, såsom nämnts, att det kan anses skäligt. I bedömningen av detta får göras en objektiv värdering av de konkreta omständigheterna. Härvid kan vara av betydelse det avtalade fartområdet, tiden på året osv.[134] Omständigheter som att fartyget blivit off-hire en längre tid eller blivit stillaliggande på grund av force majeure o.d. berättigar inte tidsbefraktaren till ett motsvarande överskridande. Vissa certepartier innehåller också uttryckliga regler härom.[135] Avser parterna att tid som gått förlorad skall räknas tidsbefraktaren tillgodo måste detta således anges i certepartiet. Detta sker vanligtvis genom s.k. förlängningsoptioner.

Andra stycket överensstämmer med 143 § andra stycket sjölagen. Skäl föreligger således inte att frångå principen att certepartifrakt skall utgå under den tid tidsbefraktaren har rätt till överskridande av befraktningsperioden. Vid avtalsbrott på tidsbefraktarens sida, dvs. vid ett otillåtet överskridande, bör dock tidsbortfraktaren kompenseras med gängse marknadsfrakt, såvida denna är högre än certepartifrakten. Därutöver föreslås också uttryckligen att tidsbefraktaren skall vara ersättningsskyldig gentemot tidsbortfraktaren för den skada som dröjsmålet innebär. Det kan gälla tidsbortfraktarens ansvar för eget dröjsmål med avlämnande av fartyget till en ny tidsbefraktare eller eljest förluster på fraktmarknaden.

Reglerna är väl förenliga med certepartipraxis där s.k. final voyage-klausuler är vanliga. Ordalydelsen i dessa är dock schablonartade och något varierande varför de dispositiva reglerna bör ge stadga vid tolkningen. Vissa certepartier (se exempelvis Produce, inledningen) är uttryckligen till tidsbefraktarens förmån genom bruket av ordet "about". Detta anses ge tidsbefraktaren rätt till både "overlap" och "underlap" av skälig längd. Andra certepartier ger tidsbefraktaren endast rätt till "overlap". Det finns även olikheter i fråga om den tidsfrakt som skall utgå under överskridandetiden vilket lätt kan leda till tvist mellan parterna. Det normala är att certepartifrakten

[134] Se Jantzen, a.a. s. 372 ff och Michelet i AfS Bd 11 s. 607 ff.
[135] Se exempelvis Shelltime 3 kl 21.

fortsätter att löpa men det förekommer även att tidsfrakten bestäms till den marknadsmässiga.[136]

381 §

I likhet med vad som gäller enligt 144 § första stycket sjölagen anges i *första stycket* att tidsfrakten skall betalas i förskott. Detta är också praxis på grund av att tidsbortfraktaren oftast inte har säkerhet i lasten på samma sätt som en resebortfraktare.[137] Lasten tillhör vanligtvis annan än tidsbefraktaren och tidsbortfraktaren har, då konossement utfärdats, skyldighet att lämna ut godset till mottagaren. Till skillnad mot nämnda sjölagsregel föreslås dock att betalningsperioden skall vara 30 dagar. På så sätt elimineras problemet med korta och långa månader. Vare sig certepartiet anger tidsfrakten till ett visst belopp per dag eller per 30 dagar blir förskottsbeloppet alltid detsamma, dock att betalningsdatum i varje månad kommer att variera.

Regeln i *andra stycket* är ny. Som nämnts i första stycket har tidsbortfraktaren ofta ingen säkerhet för fraktfordringarna. För att ytterligare stärka tidsbortfraktarens ställning gentemot en insolvent eller betalningsobenägen tidsbefraktare föreslås att tidsbefraktaren inte skall äga rätt att kvitta tvistiga motfordringar mot tidsfrakten.[138] En förutsättning är dock att tidsbortfraktaren ställer fullgod säkerhet för den tidsfrakt som tidsbefraktaren måste betala.[139]

Angående tidscertepartiernas klausuler om "lien" i last och underfrakt, se närmare vid 382 §.

382 §

Bestämmelsen i *första stycket* är ny och skall ses som en kompensation åt tidsbortfraktaren för den extra respittid som ges i andra stycket till tidsbefraktarens förmån. Om tidsbefraktaren således betalar tidsfrakten för sent anges uttryckligen att dröjsmålsränta skall utgå. Härvid skall reglerna i räntelagen tillämpas. Dröjsmålsräntan skall erläggas senast vid nästkommande betalningstillfälle. Regeln tar i första hand sikte på mindre dröjsmål med betalningen men gäller även för andra fall.

Andra stycket motsvarar 148 § sjölagen. Enligt sistnämnda bestämmelse får tidsbortfraktaren häva certepartiet så snart förskotts-

[136] Se härom Gram, a.a. s. 177.

[137] Av samma anledning upprätthålls ett strängt krav på rättidig betalning, se 148 § sjölagen.

[138] Om engelsk rätt, se Gram, a.a. s. 190.

[139] Tidscertepartierna innehåller vanligtvis klausuler som ger tidsbefraktaren en "lien" i fartyget för förskottsbetald frakt (se exempelvis Baltime kl 18). Men dessa har ringa värde eftersom tidsbefraktaren inte har besittningen till fartyget i panträttslig mening eller eljest något sakrättsligt skydd såsom vid registerpanträtt.

frakten inte betalas i rätt tid.[140] Såsom nämnts vid 381 § beror dessa stränga krav på att förskottsbetalningen i realiteten är tidsbortfraktarens enda säkerhet. Syftet med bestämmelsen är således att skydda tidsbortfraktaren mot insolventa eller betalningsobenägna tidsbefraktare. Emellertid kan det också förekomma att regeln tillämpas på ett mer eller mindre otillbörligt sätt. Exempelvis kan tidsbortfraktaren vid minsta betalningsdröjsmål häva för att bli av med ett för honom tyngande certeparti eller för att själv kunna disponera fartyget på en stigande fraktmarknad. För att skapa en bättre balans mellan avtalsparterna utan att för den skull det huvudsakliga syftet förtas föreslås nu en uppmjukning av regeln.[141] Om tidsbortfraktaren vill tala å dröjsmålet skall han meddela tidsbefraktaren att betalning uteblivit. Samtidigt kan han inhibera samtliga sina förpliktelser gentemot tidsbefraktaren. Om betalning inte sker inom 72 timmar äger han också rätt att häva certepartiet i dess helhet. Hävningsrätten går dock förlorad om betalning sker innan denna rätt blivit utnyttjad.

I vissa fall kan tidsbortfraktaren förutse att någon betalning inte kommer att ske. I en sådan situation har han rätt att häva certepartiet direkt enligt de allmänna reglerna om s.k. anteciperad mora.

I *tredje stycket* anges i överensstämmelse med 148 § sjölagen att tidsbortfraktaren – om han inhiberat sina förpliktelser enligt certepartiet eller hävt det – också har rätt till skadestånd. I likhet med vad som gäller vid utebliven betalning av överliggetid enligt 326 § är tidsbefraktaren dock befriad från ersättningsskyldighet vid betalningshinder av mer kvalificerat slag (force majeure). Regeln har formulerats med beaktande av motsvarande bestämmelser i de nya nordiska köplagarna.[142]

Bestämmelsen i *fjärde stycket* skall ses som ett alternativ till hävningsmöjligheten enligt andra stycket och bygger på de i certepartipraxis förekommande s.k. lien-klausulerna.[143] Dessa klausuler har dock ett begränsat värde eftersom tidsbortfraktaren oftast inte känner till vilka underfrakter som utestår obetalda. Vidare kan det vara högst osäkert om en sådan "panträtt" är giltig enligt nationell rätt. I förevarande regel anges därför att tidsbortfraktaren kan kräva rätten till en obetald underfrakt först efter en överlåtelse (assignment) av fraktkravet. Om tidsbefraktaren vägrar att medverka till en sådan lösning eller den för frakten betalningsansvarige inte kan nås för en denuntiation av överlåtelsen återstår endast för tidsbort-

[140] Angående begreppet "i rätt tid", se NJA II 1936 s. 491 samt Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 271 med där angivna rättsfall.

[141] En motsvarande uppmjukning har också börjat ske i certepartipraxis genom utvecklandet av s.k. default in payment-klausuler, se exempelvis Reeftime kl 23.

[142] Se närmare prop. 1988/89:76 s. 170.

[143] Se exempelvis Baltime kl 18.

fraktaren att fullfölja hävningen av certepartiet enligt reglerna i andra stycket.

383 §

Bestämmelsen i *första stycket* motsvarar 144 § andra stycket sjölagen och reglerar de situationer då under befraktningsperioden tidsfrakt inte skall betalas utan fartyget blir off-hire. Huvudprinciperna, såsom de utvecklats i gällande rätt, föreslås bestå.[144] I konsekvens med dessa görs det tillägget att tidsfrakt inte heller skall betalas vid bärgning. Likaså behålls bestämmelsens karaktär av subsidiär utfyllande rättsregel i den mån det enskilda tidscertepartiet inte uttryckligen anger en viss situation som off-hire.[145]

Bestämmelsen i *andra stycket* är ny. En motsvarande regel diskuterades vid 1936 års sjölagsändringar men togs inte med i lagförslaget. Situationen har emellertid med tiden blivit alltmer oklar genom avsaknaden av en enhetlig rättspraxis. Inte heller i certepartiernas utformning förekommer någon större enhetlighet.[146] För att eliminera dessa olägenheter föreslås helt allmänt och i konsekvens med första stycket att tidsbefraktaren inte heller är skyldig att svara för sin del av driftskostnaderna under off-hireperioden. Regeln skall ses som en riskfördelning mellan parterna i likhet med vad som gäller enligt tidsfraktsregeln i första stycket. Om parterna avser att åstadkomma en annan fördelning, exempelvis med avseende på ett krigsrisktillägg, måste detta uttryckligen anges i certepartiet.

Som antytts varierar certepartipraxis högst påtagligt vid angivandet av olika off-hireanledningar, något som får störst betydelse då certepartiet är underkastat engelsk rätt. Exempelvis får enligt de flesta certepartierna tidsbefraktaren stå risken vid en deviation för att bärga egendom eller landsätta en sjuk besättningsmedlem. Men det förekommer också att risken läggs på tidsbortfraktaren eller med andra ord att fartyget blir off-hire (se Reeftime kl 29 samt Shelltime 3 kl 21). Andra skillnader att observera är s.k. tröskelvärderegler av olika längd samt olika sätt att beräkna tidsförlusten. Man bör också uppmärksamma de särskilda off-hire-klausuler som förekommer på olika ställen i certepartierna och som reglerar risken för tidsfrakt och kostnader i speciella situationer. Som exempel kan anges Baltime kl 4 (karantän) och 12 samt Reeftime kl 30 och 31.

[144] Se redogörelse härför i Sjölagskommentaren Godsbefordran s. 265.
[145] Motsvarande riskfördelningsregel förekommer inte i engelsk rätt utan här görs en ren bokstavstolkning av tidscertepartiet, se Michelet i AfS Bd 1 s. 178.
[146] Se Gram, Fraktavtaler, a.a. s. 197 samt exempelvis Baltime kl 11 jämförd med Reeftime kl 29 sista punkten.

384 §

Bestämmelserna i *första stycket* saknar motsvarighet i sjölagen och anger rättsverkningarna av förlust eller liknande[147] av ett tidsbefraktat fartyg. Principerna är desamma som i motsvarande regler för resebefraktning i 341 § varför det bör vara tillräckligt att hänvisa till vad som anförts vid denna paragraf.

Andra stycket motsvarar 145 § sjölagen och avser den situationen att den exakta tidpunkten för ett fartygs förlisning inte går att fastställa. Ingen principiell ändring åsyftas. Regeln har endast anpassats till modern kommunikationsteknik med möjlighet till dagligt telefon- och radiosamband med fartyget.

385 §

De flesta tidscertepartierna innehåller en krigsklausul (dock inte Produce). Klausuler av detta slag har dock sådant varierande innehåll att man inte kan tala om någon enhetlig praxis. Utgångspunkten är att fartyget inte skall utsättas för allvarlig krigsfara. I övrigt har tidscertepartierna olika definitioner på krigsfara vilket sker genom uppräkning av olika situationer. Om en sådan situation skulle uppstå inträder en rätt för tidsbortfraktaren att vidta olika åtgärder utan att detta skall anses som en otillåten deviation.[148] Likaså kan inträda en speciell kostnadsfördelning med avseende på de merkostnader som oftast är förenade med en krigssituation.[149] Vissa tidscertepartier innehåller också särskilda krigskancelleringsklausuler. I dessa anges förutsättningarna för hävning av tidscertepartiet i dess helhet.[150]

Förevarande paragraf är ny och innehåller allmänna regler vid krig, krigsfara eller krigsliknande förhållanden. Reglerna bygger på en skälighetsavvägning mellan parternas intressen och kan inte anses strida mot certepartipraxis. Vid bedömningen av om en situation är att hänföra under förevarande bestämmelse kan ledning hämtas från 349 §.

Första stycket skall ses i sammanhang med 369 § andra stycket. Enligt denna bestämmelse har tidsbortfraktaren alltid rätt att vägra att föra fartyget in i en krigszon. På motsvarande sätt får enligt förevarande regel tidsbortfraktaren rätt att också föra fartyget ut från en krigszon eller ett område där faran för krig väsentligen ökat utan att detta strider mot certepartiet. Detta innebär bl.a. att tidsfrakten fortsätter att löpa oförändrad.

Normalt åligger det tidsbortfraktaren att sörja för och bekosta

[147] Angående rekvisition av fartyg, se Gram, a.a. s. 199.
[148] Se exempelvis Shelltime 3 kl 36 (3).
[149] Se exempelvis Baltime kl 21 (c).
[150] Se exempelvis Shelltime 3 kl 33.

fartygets försäkringar samt betala besättningens löner. Om merkostnader uppstår på grund av tidsbefraktarens krav och önskemål om att fartyget skall operera i riskfyllda områden bör dock dessa rimligen bäras av honom. I *andra stycket* stadgas därför att tidsbortfraktaren skall kompenseras för förhöjda premier för fartygets krigsförsäkring och utbetalda krigsrisktillägg till besättningen. Även andra fördyringar kan uppkomma beroende på den särskilda fart varom är fråga, exempelvis genom höjda priser på proviant. Avser parterna att tidsbefraktaren skall bära även dessa måste detta uttryckligen anges i certepartiet.

Reglerna i *tredje och fjärde styckena,* som avser ömsesidigt frånträdande av befraktningsavtalet vid krig, krigsfara eller krigsliknande förhållanden, bygger på samma principer som 350 § andra stycket rörande konsekutiva resor. Det är således inte tillräckligt för ett frånträdande att en krigs- eller krigsliknande situation uppstår utan den uppkomna situationen skall även vara av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet. Detta innebär exempelvis att lokala oroligheter inte påverkar ett långtidscerteparti utan begränsning i fartområdet.

5.3 Motivering till vissa ändringar i andra delar av sjölagen

5.3.1 Motivering till ändringar i [1] och [4] kap. sjölagen

[9] §

Den nya lydelsen av denna paragraf innebär ingen saklig ändring utan är endast en anpassning till ett nytt relativt sjövärdighetsbegrepp inom sjölagen. Se närmare härom vid 262 §.

Sjövärdighetsbegreppet på säkerhetslagstiftningens område berörs inte.

[58] §

I denna paragraf har vidtagits endast redaktionella och språkliga ändringar i samband med vissa konsekvensändringar i [9] § rörande sjövärdighetsbegreppet i sjölagen.

5.3.2 Motivering till ändringar i [6] kap. sjölagen

[199] och [200] §§

Gjorda ändringar är endast följdändringar i anledning av att reglerna om laga domstol vid befordran av passagerare brutits ut från 337 §. Reglerna återfinns nu i [337 b] §.

5.3.3 Motivering till ändringar i [14] kap. sjölagen

[337] §

Denna paragraf innehåller de allmänna forumreglerna för sjörättsmål. Särbestämmelserna för tvister rörande befordran av passagerare och resgods har redaktionellt brutits ut till en självständig paragraf och återfinns nu i [337 b] §. Någon ändring i övrigt har dock inte gjorts.

Vissa ändringar kan bli nödvändiga vid ett tillträde till den s.k. Luganokonventionen och 1952 års arrestkonvention.

[337 a] §

Paragrafen innehåller särbestämmelser om behörig svensk domstol i mål rörande transport av styckegods. Reglerna är exklusiva i förhållande till de allmänna forumreglerna i [337] § sjölagen och utgör ett komplement till de begränsningar i giltigheten av olika jurisdiktionsklausuler som anges i 310 §. Paragrafen har alternativa Haag-Visby – respektive Hamburgförslag i andra–fjärde styckena.

Enligt *första stycket* är i första hand sjörättsdomstol för ort med naturlig anknytning till transporten behörig att uppta målet. Anknytningen som anges i 1–3 är densamma som i 310 §. Men behörigheten kan även grundas på en prorogationsklausul i transportavtalet eller transportdokumentet. En förutsättning för målets handläggning vid prorogationsdomstolen är dock att käranden väljer att väcka talan där. Detta framgår närmare av 310 §.

Andra stycket i dess Haag-Visbyalternativ anger att talan även får väckas vid s.k. arrestforum. Detta innebär dock en restriktiv ändring i förhållande till gällande rätt. Vid styckegodstransport kan talan inte längre väckas vid sjörättsdomstolen för den ort "där fartyget finns" såsom stadgas i [337] § sjölagen utan behörigheten skapas enbart genom att det transporterande fartyget blir föremål för kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd.

I det alternativa förslaget av förevarande stycke föreligger behörighet också på den grund att ett annat fartyg, som tillhör samma ägare, har blivit föremål för kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd. Emellertid upphör den på grund av säkerhetsåtgärden skapade behörigheten om svaranden ställer säkerhet för det belopp som käranden skulle kunna tillerkännas genom dom. Om så sker skall käranden hänvisas att väcka talan vid någon av de domstolar som anges i första stycket. Detta gäller oavsett om samtliga alternativa domstolar finns utomlands eller inte.

Tredje stycket, som enbart är ett Hamburgalternativ, stadgar att interimistiska åtgärder får vidtas även på andra orter än där det finns behörig domstol enligt första och andra stycket. Den domstol som

vidtar åtgärder blir dock inte på grund därav behörig att uppta och avgöra målet.

Fjärde stycket, som likaså är ett Hamburgalternativ, tar sikte på utländska avgöranden. Bestämmelsen anger verkan av att talan väckts vid eller tvisten avgjorts av domstol som anges i första stycket eller vid domstol enligt andra stycket i stat ansluten till Hamburgkonventionen. Om så har skett får ny talan i samma sak mellan samma parter inte väckas. Undantag från denna regel gäller dock om en dom inte kan verkställas här i landet. I förtydligande syfte anges också uttryckligen i enlighet med artikel 21:4(a) i Hamburgreglerna att åtgärder som avser verkställighet av en utländsk dom eller överflyttning av talan enligt andra stycket inte har någon lis pendens- eller res judicataverkan.

Ändringar i paragrafens Haag-Visbyalternativ kan bli nödvändiga vid ett antagande av den s.k. Luganokonventionen och 1952 års arrestkonvention.

[337 b] §

Paragrafen innehåller särskilda forumbestämmelser för talan om ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgods. Reglerna fanns tidigare införda i [337] §. I och med att särregler införs i [337 a] § för tvister i anledning av styckegodstransport finns skäl för en ny systematik. Denna medför dock ingen ändring i sak.

Ändringar i och tillägg till denna paragraf kan bli nödvändiga vid ett tillträde till den s.k. Luganokonventionen och 1952 års arrestkonvention.

5.3.4 Motivering till ändring i [16] kap. sjölagen

[368] §

I denna paragraf har vissa ändringar gjorts i första stycket 5.

I båda förslagen har ordet "last" ersatts med ordet "gods". Härigenom framgår tydligare att förevarande preskriptionsregler även gäller ansvaret vid styckegodstransport. I Hamburgalternativet har vidare preskriptionstiden utökats till två år. I de flesta fall är nämligen den ettåriga preskriptionstiden alltför kort varför tiden ofta måste förlängas genom avtal om svaranden vill förhindra en onödig rättegång.

Reglerna är tvingande vid styckegodstransport och viss nordisk certepartifart. Detta framgår av 254 och 313 §§.

5.4 Motivering till ändringar i vissa andra lagar

5.4.1 Motivering till ändring i lagen (1929:145) om skiljemän

4 §

I denna paragraf har lagts till att särskilda bestämmelser gäller för skiljemannaförfarande vid avtal om styckegodstransport. Reglerna återfinns i 311 § sjölagsförslaget.

5.4.2 Motivering till ändring i lagen (1929:147) om utländska skiljeavtal och skiljedomar

4 §

I denna paragraf har lagts till att särskilda bestämmelser gäller för skiljemannaförfarande vid avtal om styckegodstransport. Reglerna återfinns i 311 § sjölagsförslaget.

Bilaga 1

1924 års internationella konossementskonvention i dess ändrade lydelse genom 1968 års tilläggsprotokoll (Haag-Visbyreglerna)

Bilaga 1 Konossementskonventionen i dess genom 1968 års tilläggsprotokoll ändrade lydelse

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 certeparti, 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.

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.

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.

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 3

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:

a) Make the ship seaworthy;

b) Properly man, equip and supply the ship;

c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage;

b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, 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).

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 stämplats 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 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).

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.

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.

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, 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]

[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".

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 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.

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 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 överlåts förmån av försäkring, skall liksom varje liknande klausul anses som förbehåll om frihet från ansvarighet.

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 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,

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 överenstämmelse 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 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

quality or vice of the goods;

n) Insufficiency of packing;

o) Insufficiency or inadequacy of marks;

p) Latent defects not discoverable by due diligence;

q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his 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.

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 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]

[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.

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 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 *appro-*

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 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 motsva-*

priate 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 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.

rande 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 veterligen 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 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 fraktavtal, 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. 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 Convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of 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.

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 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 agenters 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

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this Article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

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

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 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

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.

befordran av gods mellan hamnar i två skilda stater, om

a) konossementet utfärdats i fördragsslutande stat, eller

b) befordringen sker från hamn i fördragsslutande 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.

Anm. Enligt artikel 10 i Haagreglerna skall konventionen tillämpas på varje konossement som utfärdats i fördragsslutande stat.

Bilaga 2

1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna)

United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978

Preamble

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of goods by sea,

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

PART I. GENERAL PROVISIONS

Article 1. Definitions

In this Convention:

1. "Carrier" means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.

2. "Actual carrier" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.

3. "Shipper" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea.

4. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.

5. "Goods" includes live animals; where the goods are consolidated in a container,

1978 års FN-konvention om sjötransport av gods

Inledning

DE FÖRDRAGSSLUTANDE STATERNA,

SOM FUNNIT det önskvärt att genom avtal fastställa vissa regler om sjötransport av gods,

HAR BESLUTAT att avsluta en konvention för detta ändamål och har därför överenskommit följande:

DEL I. ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1. Definitioner

I denna konvention

1. förstås med "transportör" den som med en avsändare har träffat ett avtal om sjötransport av gods eller den i vars namn ett sådant avtal har träffats;

2. förstås med "undertransportör" den till vilken transportören har givit i uppdrag att utföra transporten av godset eller en del av den och omfattar varje annan person till vilken sådant utförande uppdragits;

3. förstås med "avsändare" och "avlastare" den som har träffat ett avtal om sjötransport av gods med en transportör eller den i vars namn eller på vars vägnar ett sådant avtal har träffats (avsändare) eller den som faktiskt avlämnar godset till transportören enligt avtalet eller den i vars namn eller på vars vägnar ett sådant avlämnande sker (avlastare);[1]

4. förstås med "mottagare" den som har rätt att få godset utlämnat till sig;

5. innefattar "gods" levande djur; om godset har sammanförts i en container eller

[1] Den i den engelska originaltexten använda termen är "shipper" och definitionen av denna term täcker både "avsändare" och "avlastare". Se närmare härom under avsnitt 4.3.

pallet or similar article of transport or where they are packed, "goods" includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper.

6. "Contract of carriage by sea" means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea.

7. "Bill of lading" means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.

8. "Writing" includes, *inter alia,* telegram and telex.

på en lastpall eller liknande transportanordning eller om godset har förpackats, skall transportanordningen eller förpackningen innefattas i begreppet "gods" om den tillhandahålls av avsändaren eller avlastaren;

6. förstås med "avtal om sjötransport" ett avtal varigenom transportören mot betalning av frakt åtar sig att transportera gods till sjöss från en hamn till en annan; ett avtal som innefattar såväl sjötransport som transport med annat transportmedel skall emellertid anses som ett avtal om sjötransport enligt denna konvention endast såvitt avser sjötransporten;

7. förstås med "konossement" ett dokument som utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören mottagit eller inlastat godset och genom vilket transportören åtar sig att lämna ut godset mot att dokumentet återlämnas. Ett villkor i dokumentet att godset skall utlämnas till viss man, till order eller till innehavaren utgör ett sådant åtagande;

8. innefattar ordet "skriftligen" bl.a. telegram och telex.

Article 2. Scope of application

1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if:

(a) the port of loading as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or

(b) the port of discharge as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or

(c) one of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage by sea is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or

(d) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State, or

Artikel 2. Tillämpningsområde

1. Bestämmelserna i denna konvention är tillämpliga på alla avtal om sjötransport mellan två skilda stater, om:

(a) den i avtalet angivna lastningshamnen är belägen i en konventionsstat, eller

(b) den i avtalet angivna lossningshamnen är belägen i en konventionsstat, eller

(c) en av de alternativa lossningshamnarna som anges i avtalet är den faktiska lossningshamnen och denna är belägen i en konventionsstat, eller

(d) konossementet eller annat dokument som utgör bevis om avtalet har utfärdats i en konventionsstat, eller

(e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

2. The provisions of this Convention are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the actual carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.

3. The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention apply to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer.

4. If a contract provides for future carriage of goods in a series of shipments during an agreed period, the provisions of this Convention apply to each shipment. However, where a shipment is made under a charter-party, the provisions of paragraph 3 of this article apply.

(e) konossementet eller annat dokument som utgör bevis om avtalet föreskriver att bestämmelserna i konventionen eller på denna i någon stat grundad lag skall gälla.

2. Bestämmelserna i denna konvention är tillämpliga oberoende av fartygets, transportörens, undertransportörens, avsändarens, mottagarens eller annnan berörd persons nationalitet.

3. Bestämmelserna i denna konvention är inte tillämpliga på certepartier. Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti skall emellertid konventionens bestämmelser tillämpas på konossementet om detta bestämmer rättsförhållandet mellan transportören och annan innehavare av konossementet än avsändaren.

4. Om ett avtal gäller framtida transport av gods fördelad på flera resor under en bestämd tid skall bestämmelserna i konventionen tillämpas på varje resa. Utförs resan enligt ett certeparti gäller dock bestämmelserna i tredje punkten.

Article 3. Interpretation of the Convention

In the interpretation and application of the provisions of this Convention regard shall be had to its international character and to the need to promote uniformity.

Artikel 3. Konventionens tolkning

Vid tolkning och tillämpning av bestämmelserna i denna konvention skall dess internationella karaktär och nödvändigheten av att främja enhetlighet beaktas.

PART II. LIABILITY OF THE CARRIER

DEL II. TRANSPORTÖRENS ANSVARIGHET

Article 4. Period of responsibility

1. The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.

2. For the purpose of paragraph 1 of this article, the carrier is deemed to be in charge of the goods

Artikel 4. Ansvarsperioden

1. Transportörens ansvar för godset enligt denna konvention omfattar den tid under vilken godset är i hans vård i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen.

2. Vid tillämpningen av första punkten skall transportören anses ha godset i sin vård

(a) from the time he has taken over the goods from:

(i) the shipper, or a person acting on his behalf; or

(ii) an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of loading, the goods must be handed over for shipment;

(b) until the time he has delivered the goods:

(i) by handing over the goods to the consignee; or

(ii) in cases where the consignee does not receive the goods from the carrier, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge; or

(iii) by handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over.

3. In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the carrier or to the consignee means, in addition to the carrier or the consignee, the servants or agents, respectively of the carrier or the consignee.

(a) från den tidpunkt då han har övertagit godset från:

(i) avlastaren eller någon som handlar på dennes vägnar; eller

(ii) myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller föreskrifter som gäller i lastningshamnen;

(b) till dess han har utlämnat godset:

(i) genom att överlämna godset till mottagaren; eller

(ii) i de fall då mottagaren inte tar emot godset från transportören, genom att lägga upp det för mottagarens räkning i enlighet med avtalet eller enligt lag eller vad som är brukligt i lossningshamnen; eller

(iii) genom att överlämna godset till myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller föreskrifter som gäller i lossningshamnen.

3. I första och andra punkten förstås med "transportören" och "mottagaren" även transportörens respektive mottagarens anställda eller medhjälpare.

Article 5. Basis of Liability

1. The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of car-

Artikel 5. Grunden för ansvarighet

1. Transportören är ansvarig för skada som har uppkommit till följd av förlust av eller skada på godset ävensom genom dröjsmål med dess utlämnande, om den händelse som orsakade förlusten, skadan eller dröjsmålet ägde rum medan godset var i hans vård på sätt som anges i artikel 4, såvida inte transportören visar att han själv, hans anställda eller medhjälpare vidtagit alla de åtgärder som rimligtvis kunde begäras för att händelsen och dess följder skulle undvikas.

2. Dröjsmål med godsets utlämnande föreligger när godset inte har utlämnats i den i avtalet om sjötransport angivna lossnings-

riage by sea within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case.

3. The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost if they have not been delivered as required by article 4 within 60 consecutive days following the expiry of the time for delivery according to paragraph 2 of this article.

4. (a) The carrier is liable

(i) for loss of or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents;

(ii) for such loss damage or delay in delivery which is proved by the claimant to have resulted from the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, in taking all measures that could reasonably be required to put out the fire and avoid or mitigate its consequences.

(b) In case of fire on board the ship affecting the goods, if the claimant or the carrier so desires, a survey in accordance with shipping practices must be held into the cause and circumstances of the fire, and a copy of the surveyor's report shall be made available on demand to the carrier and the claimant.

5. With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves that he has complied with any special instructions given to him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it is presumed that the loss, damage or

hamnen inom den uttryckligen överenskomna tiden eller, om en sådan överenskommelse saknas, inom den tid som det med hänsyn till omständigheterna skäligen kan krävas av en omsorgsfull transportör.

3. Den som har rätt att framställa krav med anledning av förlust av godset får anse godset som förlorat om det inte har utlämnats på sätt som anges i artikel 4 inom 60 på varandra följande dagar efter utgången av den i andra punkten angivna tiden för utlämnande.

4. (a) Transportören är ansvarig

(i) för förlust av eller skada på godset eller dröjsmål med dess utlämnande som har orsakats av brand, om käranden visar att branden uppstått genom fel eller försummelse av transportören, hans anställda eller medhjälpare;

(ii) för sådan förlust eller skada eller sådant dröjsmål med godsets utlämnande som käranden visar har uppkommit genom fel eller försummelse av transportören, hans anställda eller medhjälpare i samband med att dessa vidtagit alla de åtgärder som rimligtvis kunde begäras för att släcka branden och undvika eller mildra dess konsekvenser.

(b) Har brand ombord berört godset skall, om den skadelidande eller transportören begär det, en besiktningsförrättning hållas i enlighet med sjöfartspraxis beträffande orsaken till och omständigheterna kring branden; på begäran skall ett exemplar av besiktningsmannens rapport hållas tillgängligt för transportören och den skadelidande.

5. I fråga om levande djur är transportören inte ansvarig för förlust, skada eller dröjsmål med deras utlämnande som har uppkommit på grund av de särskilda risker som är förenade med sådana transporter. Om transportören visar att han har följt de särskilda instruktioner som avsändaren har lämnat honom beträffande djuren och att förlusten, skadan eller dröjsmålet med deras utlämnande, med hänsyn till omständighe-

delay in delivery was so caused, unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents.

6. The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measures to save life or from reasonable measures to save property at sea.

7. Where fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery the carrier is liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the carrier proves the amount of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

Article 6. Limits of liability

1. (a) The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit or 2.5 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.

(c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subterna, kan vara att hänföra till sådana risker, skall det antas att förlusten, skadan eller dröjsmålet har orsakats på sådant sätt, såvida det inte visas att förlusten, skadan eller dröjsmålet, helt eller delvis, orsakats av transportörens, hans anställdas eller medhjälpares fel eller försummelse.

6. Transportören är inte ansvarig, utom vid gemensamt haveri, om förlust, skada eller dröjsmål med utlämnandet beror på åtgärder för att rädda liv eller på skäliga åtgärder för att rädda egendom till sjöss.

7. Om fel eller försummelse på transportörens, hans anställdas eller medhjälpares sida jämte annan orsak har föranlett förlust, skada eller dröjsmål med utlämnandet, är transportören endast ansvarig i den utsträckning som förlusten, skadan eller dröjsmålet kan hänföras till sådant fel eller försummelse, förutsatt att transportören visar till vilket belopp förlusten, skadan eller dröjsmålet inte är att hänföra därtill.

Artikel 6. Ansvarsgränser

1. (a) Transportörens ansvar för skada på grund av förlust av eller för skada på gods enligt bestämmelserna i artikel 5 är begränsat till ett belopp motsvarande 835 beräkningsenheter för varje kolli eller annan skeppningsenhet eller 2,5 beräkningsenheter för varje kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt, vilketdera som är högst.

(b) Transportörens ansvar för dröjsmål med utlämnande enligt bestämmelserna i artikel 5 är begränsat till ett belopp som motsvarar två och en halv gånger frakten för det fördröjda godset; beloppet får dock inte överstiga den totala frakten som skall betalas enligt avtalet om sjötransport.

(c) Transportörens sammanlagda ansvar enligt (a) och (b) i denna punkt får inte i något fall överstiga det begränsningsbelopp som skulle ha gällt enligt (a) vid förlust av

paragraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1(a) of this article, the following rules apply:

(a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading, if issued, or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.

(b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit.

3. Unit of account means the unit of account mentioned in article 26.

4. By agreement between the carrier and the shipper, limits of liability exceeding those provided for in paragraph 1 may be fixed.

Article 7. Application to non-contractual claims

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to

allt det gods beträffande vilket sådant ansvar har uppkommit.

2. Vid beräkningen av vilket belopp som är det högsta enligt första punkten (a) skall följande regler tillämpas:

(a) Har en container, lastpall eller liknande transportanordning använts för att sammanföra gods, skall varje kolli eller annan skeppningsenhet som angetts i konossementet, om sådant har utfärdats, eller eljest i annat dokument, som utgör bevis om avtalet om sjötransport anses utgöra ett kolli eller en skeppningsenhet. I övrigt skall godset i transportanordningen anses som en skeppningsenhet.

(b) I fall själva transportanordningen har gått förlorad eller skadats skall denna, om den inte ägs eller eljest tillhandahålls av transportören, anses som en särskild skeppningsenhet.

3. Med beräkningsenhet förstås den enhet som anges i artikel 26.

4. Genom överenskommelse mellan transportören och avsändaren kan bestämmas högre ansvarsgränser än som föreskrivs i första punkten.

Artikel 7. Tillämpning på icke-kontraktuella fordringar

1. Den befrielse från och begränsning av ansvarighet som gäller enligt denna konvention skall tillämpas vid varje talan mot transportören med anledning av förlust av eller skada på det gods som omfattas av avtalet om sjötransport liksom vid dröjsmål med utlämnandet, vare sig talan grundar sig på avtalet eller på utomkontraktuellt förhållande eller annan omständighet.

2. Om talan väcks mot någon av transportörens anställda eller medhjälpare har sådan anställd eller medhjälpare, om han visar att han har handlat i tjänsten eller för upp-

avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. Except as provided in article 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and from any persons referred to in paragraph 2 of this article shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 8. Loss of right to limit responsibility

1. The carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of article 7, a servant or agent of the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant or agent, done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

Article 9. Deck cargo

1. The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by statutory rules or regulations.

2. If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier must insert in the bill of

dragets fullgörande, rätt till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som transportören är berättigad att åberopa enligt denna konvention.

3. Med undantag för vad som gäller enligt artikel 8 skall det sammanlagda beloppet av de skadestånd som kan erhållas av transportören och av någon av de personer som avses i andra punkten av denna artikel inte överstiga de ansvarsgränser som föreskrivs i denna konvention.

Artikel 8. Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

1. Transportören har inte rätt att åberopa den ansvarsbegränsning som föreskrivs i artikel 6 om det visas att han genom handling eller underlåtenhet har orsakat förlusten, skadan eller dröjsmålet med utlämnandet med uppsåt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan förlust eller skada eller sådant dröjsmål sannolikt skulle uppkomma.

2. Oavsett vad som föreskrivs i artikel 7 andra punkten har transportörens anställda eller medhjälpare inte rätt att åberopa ansvarsbegränsning enligt artikel 6 om det visas att sådan anställd eller medhjälpare genom handling eller underlåtenhet har orsakat förlusten, skadan eller dröjsmålet med utlämnandet med uppsåt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan förlust eller skada eller sådant dröjsmål sannolikt skulle uppkomma.

Artikel 9. Däckslast

1. Transportören får transportera godset på däck endast om det sker enligt avtal med avsändaren eller följer av handelsbruk eller sedvänja i ifrågavarande fart eller krävs enligt föreskrift i lag eller annan författning.

2. Om transportören och avsändaren har avtalat att godset skall eller får transporteras på däck, skall transportören ta in uppgift om

lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect. In the absence of such a statement the carrier has the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier is not entitled to invoke such an agreement against a third party, including a consignee, who has acquired the bill of lading in good faith.

3. Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1 of this article or where the carrier may not under paragraph 2 of this article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of his liability is to be determined in accordance with the provisions of article 6 or article 8 of this Convention, as the case may be.

4. Carriage of goods on deck contrary to express agreement for carriage under deck is deemed to be an act or omission of the carrier within the meaning of article 8.

detta i konossementet eller i annat dokument som utgör bevis om avtalet om sjötransport. Saknas en sådan uppgift har transportören bevisbördan för att avtal om transport på däck har träffats; transportören får dock inte åberopa ett sådant avtal mot tredje man, mottagaren inbegripen, som har förvärvat konossementet i god tro.

3. Om godset har transporterats på däck i strid med bestämmelserna i första punkten eller om transportören enligt andra punkten inte får åberopa ett avtal om transport på däck, är transportören, oavsett bestämmelserna i artikel 5 första punkten, ansvarig för sådan förlust av eller skada på godset eller sådant dröjsmål med utlämnandet som uteslutande är en följd av transporten på däck; omfattningen av hans ansvarighet skall, allt efter omständigheterna, bestämmas enligt bestämmelserna i artikel 6 eller artikel 8 i denna konvention.

4. Godstransport på däck i strid med uttrycklig överenskommelse om transport under däck skall anses som sådan handling eller underlåtenhet av transportören som avses i artikel 8.

Article 10. Liability of the carrier and actual carrier

1. Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage by sea to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The carrier is responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

Artikel 10. Transportörens och undertransportörens ansvar

1. Om utförandet av transporten eller en del av denna har anförtrotts åt en undertransportör, vare sig detta har skett i enlighet med en i avtalet om sjötransport föreskriven rätt eller inte, förblir transportören ändå ansvarig för hela transporten enligt bestämmelserna i denna konvention. Såvitt gäller den transport som utförs av undertransportören svarar transportören för handlande eller underlåtenhet av undertransportören och hans anställda och medhjälpare när de handlar i tjänsten eller för uppdragets fullgörande.

2. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him. The provisions of paragraphs 2 and 3 of article 7 and of paragraph 2 of article 8 apply if an action is brought against a servant or agent of the actual carrier.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or waives rights conferred by this Convention affects the actual carrier only if agreed to by him expressly and in writing. Whether or not the actual carrier has so agreed, the carrier nevertheless remains bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

4. Where and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several.

5. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, the actual carrier and their servants and agents shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

6. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the actual carrier.

Article 11. Through carriage

1. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 10, where a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named person other than the carrier, the contract may also provide that the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in the charge of the actual carrier during such part of the carriage. Neverthe-

2. Samtliga bestämmelser i denna konvention om transportörens ansvarighet är tillämpliga även på undertransportörens ansvarighet för den transport som han utför. Bestämmelserna i artikel 7 andra och tredje punkten och artikel 8 andra punkten är tillämpliga om talan väcks mot någon av undertransportörens anställda eller medhjälpare.

3. Har transportören genom särskild överenskommelse åtagit sig förpliktelser, som inte föreskrivs i denna konvention, eller avstått från rättigheter, som följer av denna konvention, binder detta undertransportören endast om han uttryckligen och skriftligen har samtyckt till detta. Vare sig undertransportören har samtyckt eller inte, förblir transportören ändå bunden av de förpliktelser eller avståenden som följer av en sådan särskild överenskommelse.

4. Om och i den mån både transportören och undertransportören är ansvariga, skall deras ansvarighet vara solidarisk.

5. Summan av de skadeståndsbelopp som transportören, undertransportören och deras anställda och medhjälpare kan förpliktas utge får inte överstiga de ansvarsgränser som föreskrivs i denna konvention.

6. Bestämmelserna i denna artikel skall inte utgöra hinder för regress mellan transportören och undertransportören.

Artikel 11. Genomgångstransport

1. Utan hinder av bestämmelserna i artikel 10 första punkten får ett avtal om sjötransport, vilket uttryckligen föreskriver att en bestämd del av den avtalade transporten skall utföras av annan namngiven person än transportören, även innehålla föreskrift om att transportören inte skall vara ansvarig för förlust, skada eller dröjsmål med utlämnandet som orsakats av en händelse vilken inträffar medan godset är i undertransportörens vård under sådan del av transporten.

less, any stipulation limiting or excluding such liability is without effect if no judicial proceedings can be instituted against the actual carrier in a court competent under paragraph 1 or 2 of article 21. The burden of providing that any loss, damage or delay in delivery has been caused by such an occurrence rests upon the carrier.

2. The actual carrier is responsible in accordance with the provisions of paragraph 2 of article 10 for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in his charge.

Det oaktat är varje bestämmelse som begränsar eller utesluter sådan ansvarighet utan verkan, om talan inte kan väckas mot undertransportören vid domstol som är behörig enligt artikel 21 första eller andra punkten. Transportören har bevisbördan för att förlust, skada eller dröjsmål med utlämnandet har orsakats av en sådan händelse.

2. Undertransportören är ansvarig enligt bestämmelserna i artikel 10 andra punkten för förlust, skada eller dröjsmål med utlämnandet som har orsakats av en händelse som inträffar medan godset är i hans vård.

PART III. LIABILITY OF THE SHIPPER

Article 12. General rule

The shipper is not liable for loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for damage sustained by the ship, unless such loss or damage was caused by the fault or neglect of the shipper, his servants or agents. Nor is any servant or agent of the shipper liable for such loss or damage unless the loss or damage was caused by fault or neglect on his part.

DEL III. AVSÄNDARENS ANSVAR

Artikel 12. Allmän regel

Avsändaren är inte ansvarig för förlust som har uppstått för transportören eller undertransportören eller för skada på fartyget, såvida inte förlusten eller skadan har orsakats av fel eller försummelse av avsändaren, hans anställda eller medhjälpare. Inte heller är någon av avsändarens anställda eller medhjälpare ansvarig för sådan förlust eller skada såvida han inte själv orsakat förlusten eller skadan genom fel eller försummelse.

Article 13. Special rules on dangerous goods

1. The shipper must mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.

2. Where the shipper hands over dangerous goods to the carrier or an actual carrier, as the case may be, the shipper must inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, of the precautions to be taken. If the shipper fails to do so and such carrier or actual carrier does not otherwise have knowledge of their dangerous character:

(a) the shipper is liable to the carrier and any actual carrier for the loss resulting from

Artikel 13. Särskilda regler för farligt gods

1. Avsändaren skall på lämpligt sätt märka farligt gods som farligt.

2. När avsändaren överlämnar farligt gods till transportören eller, allt efter omständigheterna, till en undertransportör, skall avsändaren underrätta honom om godsets farliga beskaffenhet och, om nödvändigt, de säkerhetsåtgärder som skall vidtas. Gör avsändaren inte detta och har den ifrågavarande transportören eller undertransportören inte heller på annat sätt kännedom om godsets farliga beskaffenhet:

(a) är avsändaren ansvarig gentemot transportören och varje undertransportör

the shipment of such goods, and

(b) the goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation.

3. The provisions of paragraph 2 of this article may not be invoked by any person if during the carriage he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.

4. If, in cases where the provisions of paragraph 2, subparagraph (b), of this article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the carrier is liable in accordance with the provisions of article 5.

PART IV. TRANSPORT DOCUMENTS

Article 14. Issue of bill of lading

1. When the carrier or the actual carrier takes the goods in his charge, the carrier must, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading.

2. The bill of lading may be signed by a person having authority from the carrier. A bill of lading signed by the master of the ship carrying the goods is deemed to have been signed on behalf of the carrier.

3. The signature on the bill of lading may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if not inconsistent with the law of the country where the bill of lading is issued.

för den förlust som uppkommer med anledning av inlastningen av sådant gods, och

(b) får godset, allt efter vad omständigheterna kräver, när som helst lossas, förstöras eller oskadliggöras utan ersättningsskyldighet.

3. Bestämmelserna i andra punkten får inte åberopas av den som under transporten har omhändertagit godset med vetskap om dess farliga beskaffenhet.

4. Om farligt gods, i fall då bestämmelserna i andra punkten (b) inte är tillämpliga eller inte får åberopas, blir en verklig fara för liv eller egendom, får det lossas, förstöras eller oskadliggöras, allt efter vad omständigheterna kräver, utan ersättningsskyldighet utom när skyldighet föreligger att utge bidrag till gemensamt haveri eller när transportören är ansvarig enligt bestämmelserna i artikel 5.

DEL IV. TRANSPORTDOKUMENT

Artikel 14. Utfärdande av konossement

1. När transportören eller undertransportören mottar godset i sin vård skall transportören på avlastarens begäran utfärda ett konossement till denne.

2. Konossementet får undertecknas av den som bemyndigats därtill av transportören. Ett konossement som har undertecknats av befälhavaren på det fartyg som transporterar godset skall anses vara undertecknat på transportörens vägnar.

3. Underskriften på konossementet får vara handskriven, tryckt i faksimil, stansad, stämplad, i symboler eller framställd på annan mekanisk eller elektronisk väg, om detta inte strider mot lagen i det land där konossementet utfärdas.

Article 15. Contents of bill of lading

1. The bill of lading must include, *inter alia,* the following particulars:

(a) the general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper;

(b) the apparent condition of the goods;

(c) the name and principal place of business of the carrier;

(d) the name of the shipper;

(e) the consignee if named by the shipper;

(f) the port of loading under the contract of carriage by sea and the date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading;

(g) the port of discharge under the contract of carriage by sea;

(h) the number of originals of the bill of lading, if more than one;

(i) the place of issuance of the bill of lading;

(j) the signature of the carrier or a person acting on his behalf;

(k) the freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;

(l) the statement referred to in paragaraph 3 of article 23;

(m) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck;

(n) the date or the period of delivery of the goods at the port of discharge if expressly agreed upon between the parties; and

(o) any increased limit or limits of liability where agreed in accordance with paragraph 4 of article 6.

2. After the goods have been loaded on

Artikel 15. Konossementets innehåll

1. Konossementet skall innehålla bl.a. följande uppgifter:

(a) godsets allmänna natur, de väsentliga märken som fordras för identifiering av godset, i förekommande fall ett uttryckligt angivande av godsets farliga beskaffenhet, kolli- eller stycketal samt godsets vikt eller dess kvantitet uttryckt på annat sätt, alla uppgifter sådana avlastaren uppgivit dem;

(b) godsets synliga tillstånd;

(c) transportörens namn och orten där han har sitt huvudkontor;

(d) avlastarens namn;

(e) mottagaren, om sådan har angivits av avlastaren;

(f) den avtalade lastningshamnen och den dag då godset omhändertogs av transportören i lastningshamnen;

(g) den avtalade lossningshamnen;

(h) antalet original av konossementet om mer än ett konossement har utfärdats;

(i) orten där konossementet har utfärdats;

(j) namnteckning av transportören eller person som handlar på hans vägnar;

(k) frakten i den utsträckning den skall betalas av mottagaren eller uppgift om att frakt skall betalas av honom;

(l) uppgift som avses i artikel 23 tredje punkten;

(m) i förekommande fall, uppgift om att godset skall eller får transporteras på däck;

(n) den dag då eller den tidsperiod inom vilken godset skall avlämnas i lossningshamnen, om uttrycklig överenskommelse härom föreligger mellan parterna; och

(o) den högre ansvarsgräns eller de högre ansvarsgränser som har avtalats enligt artikel 6 fjärde punkten.

2. Sedan godset har lastats ombord skall

board, if the shipper so demands, the carrier must issue to the shipper a "shipped" bill of lading which, in addition to the particulars required under paragraph 1 of this article, must state that the goods are on board a named ship or ships, and the date or dates of loading. If the carrier has previously issued to the shipper a bill of lading or other document of title with respect to any of such goods, on request of the carrier, the shipper must surrender such document in exchange for a "shipped" bill of lading. The carrier may amend any previously issued document in order to meet the shipper's demand for a "shipped" bill of lading if, as amended, such document includes all the information required to be contained in a "shipped" bill of lading.

3. The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this article does not affect the legal character of the document as a bill of lading provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 7 of article 1.

Article 16. Bills of lading: reservations and evidentiary effect

1. If the bill of lading contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf knows or has reasonable grounds to suspect do not accurately represent the goods actually taken over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loaded, or if he had no reasonable means of checking such particulars, the carrier or such other person must insert in the bill of lading a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. If the carrier or other person issuing the

transportören, om avlastaren begär det, till avlastaren utfärda ett ombordkonossement vilket, utöver de uppgifter som krävs enligt första punkten, skall ange att godset finns ombord på ett eller flera namngivna fartyg samt dagen eller dagarna för lastningen. Om transportören tidigare till avlastaren för något sådant gods utfärdat ett konossement eller annat dokument som representerar godset, skall avlastaren på transportörens begäran återställa dokumentet i utbyte mot ett ombordkonossement. Transportören får ändra ett tidigare utfärdat dokument för att tillmötesgå avlastarens begäran om ett ombordkonossement, om detta dokument i den ändrade formen innefattar alla de upplysningar som skall finnas i ett ombordkonossement.

3. Avsaknaden i konossementet av en eller flera av de uppgifter som avses i denna artikel påverkar inte dokumentets rättsliga natur som konossement förutsatt att det uppfyller de krav som anges i artikel 1 sjunde punkten.

Artikel 16. Konossement; reservationer och bevisverkan

1. Om konossementet innehåller uppgifter om godsets allmänna natur, väsentliga märken, kolli- eller stycketal, vikt eller kvantitet, vilka transportören eller annan som utfärdar konossement på hans vägnar vet eller har skälig anledning misstänka inte på ett riktigt sätt motsvarar det gods som faktiskt har mottagits eller, om ett ombordkonossement har utfärdats, lastats, eller har han inte haft rimliga möjligheter att kontrollera sådana uppgifter, skall transportören eller den som handlar på hans vägnar i konossementet ta in ett förbehåll som uttryckligen anger dessa felaktigheter eller anledningar till misstanke eller frånvaron av rimliga kontrollmöjligheter.

2. Om transportören eller annan som på

bill of lading on his behalf fails to note on the bill of lading the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the bill of lading that the goods were in apparent good condition.

3. Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under paragraph 1 of this article has been entered:

(a) the bill of lading is *prima facie* evidence of the taking over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loading, by the carrier of the goods as described in the bill of lading; and

(b) proof to the contrary by the carrier is not admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the description of the goods therein.

4. A bill of lading which does not, as provided in paragraph 1, subparagraph (k) of article 15, set forth the freight or otherwise indicate that freight is payable by the consignee or does not set forth demurrage incurred at the port of loading payable by the consignee, is *prima facie* evidence that no freight or such demurrage is payable by him. However, proof to the contrary by the carrier is not admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the absence in the bill of lading of any such indication.

Article 17. Guarantees by the shipper

1. The shipper is deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper must indemnify the carrier against the loss resulting from inaccuracies in such particulars. The shipper re-

hans vägnar utfärdar konossement underlåter att i konossementet anteckna godsets synliga tillstånd skall han anses ha antecknat i konossementet att godset var i gott synligt tillstånd.

3. Med undantag för uppgifter, beträffande vilka ett enligt första punkten tillåtet förbehåll har gjorts och i den utsträckning detta har skett:

(a) skall konossementet, om annat ej styrks, utgöra bevis om att godset har mottagits eller, om ett ombordkonossement har utfärdats, lastats av transportören såsom det har beskrivits i konossementet; och

(b) är motbevisning inte tillåten om konossementet har överlåtits till tredje man, mottagaren inbegripen, som i god tro har handlat i förlitan på beskrivningen av godset i konossementet.

4. Ett konossement som inte, enligt vad som föreskrivs i artikel 15 första punkten (k), anger frakten eller på annat sätt utvisar att frakt skall betalas av mottagaren eller som inte anger ersättningen för överliggetid i lastningshamnen vilken skall betalas av mottagaren, utgör, om ej annat styrks, bevis för att ingen frakt eller sådan ersättning för överliggetid skall betalas av honom. Motbevisning från transportörens sida är dock inte tillåten när konossementet har överlåtits till tredje man, mottagaren inbegripen, som i god tro har handlat i förlitan på frånvaron av sådan uppgift i konossementet.

Artikel 17. Avlastarens garantiansvar

1. Avlastaren skall anses ha tillförsäkrat transportören riktigheten av de uppgifter om godsets allmänna natur, dess märken, antal, vikt och kvantitet sådana de har uppgivits av honom för att föras in i konossementet. Avlastaren skall gottgöra transportören för förlust som uppkommer till följd av att sådana uppgifter är felaktiga. Avlastaren

mains liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity in no way limits his liability under the contract of carriage by sea to any person other than the shipper.

2. Any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or by a person acting on his behalf, without entering a reservation relating to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods, is void and of no effect as against any third party, including a consignee, to whom the bill of lading has been transferred.

3. Such letter of guarantee or agreement is valid as against the shipper unless the carrier or the person acting on his behalf, by omitting the reservation referred to in paragraph 2 of this article, intends to defraud a third party, including a consignee, who acts in reliance on the description of the goods in the bill of lading. In the latter case, if the reservation omitted relates to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, the carrier has no right of indemnity from the shipper pursuant to paragraph 1 of this article.

4. In the case of intended fraud referred to in paragraph 3 of this article the carrier is liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for the loss incurred by a third party, including a consignee, because he has acted in reliance on the description of the goods in the bill of lading.

förblir ansvarig även om han har överlåtit konossementet. Transportörens rätt till sådan gottgörelse inskränker på intet sätt hans ansvarighet enligt avtalet om sjötransport i förhållande till annan person än avlastaren.

2. Varje garantiförbindelse eller överenskommelse, genom vilken avlastaren åtar sig att gottgöra transportören för förlust som uppkommer till följd av att transportören eller någon som handlar på hans vägnar utfärdar konossement utan att förbehåll görs för de uppgifter som avlastaren lämnar för införande i konossementet eller för godsets synliga tillstånd, är ogiltig och utan verkan mot varje tredje man, mottagaren inbegripen, till vilken konossementet har överlåtits.

3. En sådan garantiförbindelse eller överenskommelse är bindande för avlastaren, såvida inte transportören eller den som handlar på hans vägnar genom att utelämna sådant förbehåll som avses i andra punkten har för avsikt att vilseleda tredje man, mottagaren inbegripen, som handlar i förlitan på beskrivningen av godset i konossementet. I sistnämnda fall har transportören, om det utelämnade förbehållet avser uppgifter som avlastaren har lämnat för införande i konossementet, inte rätt till gottgörelse från avlastaren enligt första punkten.

4. Föreligger sådan bedrägeriavsikt som avses i tredje punkten är transportören, utan rätt till ansvarsbegränsning enligt denna konvention, ansvarig för den förlust som tredje man, mottagaren inbegripen, har åsamkats därför att han handlat i förlitan på beskrivningen av godset i konossementet.

Article 18. Documents other than bills of lading

Where a carrier issues a document other than a bill of lading to evidence the receipt of the goods to be carried, such a document is *prima facie* evidence of the conclusion of

Artikel 18. Andra dokument än konossement

Om transportören utfärdar ett annat dokument än konossement, vilket skall tjäna som bevis för mottagandet av det gods som skall transporteras, utgör detta dokument, om

the contract of carriage by sea and the taking over by the carrier of the goods as therein described.

PART V. CLAIMS AND ACTIONS

Article 19. Notice of loss, damage or delay

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the carrier not later than the working day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over is *prima facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the document of transport or, if no such document has been issued, in good condition.

2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1 of this article apply correspondingly if notice in writing is not given within 15 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

3. If the state of the goods at the time they were handed over to the consignee has been the subject of a joint survey or inspection by the parties, notice in writing need not be given of loss or damage ascertained during such survey or inspection.

4. In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the consignee must give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

6. If the goods have been delivered by an

annat ej styrks, bevis om att ett avtal om sjötransport har träffats och om att godset har mottagits av transportören sådant det har beskrivits i dokumentet.

DEL V. REKLAMATION OCH RÄTTEGÅNG

Artikel 19. Underrättelse om förlust, skada eller dröjsmål

1. Om mottagaren inte senast första vardagen efter den dag då godset överlämnades till honom skriftligen underrättar transportören om förlust eller skada, med angivande av förlustens eller skadans allmänna beskaffenhet, utgör överlämnandet, om annat ej styrks, bevis för att transportören lämnat ut godset sådant detta har beskrivits i transportdokumentet eller, om sådant dokument inte har utfärdats, i gott tillstånd.

2. Om förlusten eller skadan inte är uppenbar, tillämpas bestämmelserna i första punkten om skriftlig underrättelse inte lämnas inom 15 på varandra följande dagar efter den dag då godset överlämnades till mottagaren.

3. Om godsets tillstånd vid tidpunkten för överlämnandet till mottagaren varit föremål för en gemensam granskning eller besiktning av parterna, behöver skriftlig underrättelse om förlust eller skada som har konstaterats vid granskningen eller besiktningen inte lämnas.

4. När faktisk eller befarad förlust eller skada föreligger skall transportören och mottagaren ge varandra allt rimligt bistånd för besiktning och kontrollräkning av godset.

5. Om skriftlig underrättelse inte har lämnats till transportören inom 60 på varandra följande dagar efter den dag då godset överlämnades till mottagaren behöver ersättning för förlust till följd av dröjsmål med godsets utlämnande inte betalas.

6. Om godset har lämnats ut av en under-

actual carrier, any notice given under this article to him shall have the same effect as if it had been given to the carrier, and any notice given to the carrier shall have effect as if given to such actual carrier.

7. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the carrier or actual carrier to the shipper not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with paragraph 2 of article 4, whichever is later, the failure to give such notice is *prima facie* evidence that the carrier or the actual carrier has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the shipper, his servants or agents.

8. For the purpose of this article, notice given to a person acting on the carrier's or the actual carrier's behalf, including the master or the officer in charge of the ship, or to a person acting on the shipper's behalf is deemed to have been given to the carrier, to the actual carrier or to the shipper, respectively.

Article 20. Limitation of actions

1. Any action relating to carriage of goods under this Convention is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.

2. The limitation period commences on the day on which the carrier has delivered the goods or part thereof or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered.

transportör skall en till honom lämnad underrättelse enligt denna artikel ha samma verkan som om den hade lämnats till transportören och en underrättelse som har lämnats till transportören skall ha samma verkan som om den hade lämnats till undertransportören.

7. Om transportören eller undertransportören inte lämnar avsändaren skriftlig underrättelse om förlust eller skada, med angivande av förlustens eller skadans allmänna beskaffenhet inom 90 på varandra följande dagar efter det att förlusten eller skadan uppkom eller, om det är senare, efter utlämnandet av godset i enlighet med artikel 4 andra punkten, skall, om annat inte styrks, avsaknaden av en sådan underrättelse utgöra bevis om att transportören eller undertransportören inte har lidit någon förlust eller skada som beror på fel och försummelse av avsändaren, hans anställda eller medhjälpare.

8. Vid tillämpningen av denna artikel skall underrättelse som har lämnats till någon som handlar på transportörens eller undertransportörens vägnar, befälhavaren eller annat på fartyget ansvarigt befäl inbegripna, eller till någon som handlar på avsändarens vägnar anses ha lämnats till transportören respektive till undertransportören eller till avsändaren.

Artikel 20. Preskription

1. Talan som hänför sig till godstransport enligt denna konvention preskriberas om domstols- eller skiljedomsförfarande inte har inletts inom en tid av två år.

2. Preskriptionstiden börjar den dag då transportören har lämnat ut godset eller en del av detta eller, i fall då godset inte har lämnats ut, den sista dag då detta borde ha skett.

3. The day on which the limitation period commences is not included in the period.

4. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.

5. An action for indemnity by a person held liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

3. Den dag då preskriptionstiden börjar innefattas inte i preskriptionstiden.

4. Den mot vilken krav har framställts kan när som helst under preskriptionstiden förlänga denna genom en skriftlig förklaring till den skadelidande. Denna tid kan förlängas ytterligare en eller flera gånger genom ytterligare förklaring eller förklaringar.

5. Regresstalan av någon som gjorts skadeståndsansvarig får väckas även efter utgången av den preskriptionstid som föreskrivs i föregående punkter om den väcks inom den tid som är tillåten enligt lagen i den stat där rättsliga åtgärder har vidtagits. Den tillåtna tiden får dock inte understiga 90 dagar räknat från den dag då den som väckt regresstalan har infriat anspråket eller har mottagit stämning avseende detta.

Article 21. Jurisdiction

1. In judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which, according to the law of the State where the court is situated, is competent and within jurisdiction of which is situated one of the following places:

(a) the principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(b) the place where the contract was made provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(c) the port of loading or the port of discharge; or

(d) any additional place designated for that purpose in the contract of carriage by sea.

2. (a) Notwithstanding the preceding provisions of this article, an action may be instituted in the courts of any port or place in a

Artikel 21. Jurisdiktion

1. I fråga om rättsliga åtgärder som hänför sig till godstransport enligt denna konvention får talan, efter kärandens val, väckas vid en domstol som, enligt lagen i den stat där domstolen är belägen, är behörig och inom vars jurisdiktionsområde en av följande orter är belägen:

(a) den ort där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, den ort där svaranden är varaktigt bosatt; eller

(b) den ort där avtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftsställe för sin rörelse, filial eller företrädare genom vars förmedling avtalet ingåtts; eller

(c) den ort där lastnings- eller lossningshamnen är belägen; eller

(d) annan ort som för detta ändamål har angetts i avtalet om sjötransport.

2. (a) Oavsett vad som föreskrivs i de föregående bestämmelserna i denna artikel får talan väckas vid domstol för den hamn

Contracting State at which the carrying vessel or any other vessel of the same ownership may have been arrested in accordance with applicable rules of the law of that State and of international law. However, in such a case, at the petition of the defendant, the claimant must remove the action, at his choice, to one of the jurisdictions referred to in paragraph 1 of this article for the determination of the claim, but before such removal the defendant must furnish security sufficient to ensure payment of any judgement that may subsequently be awared to the claimant in the action.

(b) All questions relating to the sufficiency or otherwise of the security shall be determined by the court of the port or place of arrest.

3. No judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 or 2 of this article. The provisions of this paragraph do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting State for provisional or protective measure.

4. (a) Where an action has been instituted in a court competent under paragraph 1 or 2 of this article or where judgement has been delivered by such a court, no new action may be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court before which the first action was instituted is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted;

(b) for the purpose of this article the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgement is not considered as the starting of a new action;

(c) for the purpose of this article, the removal of an action to a different court within the same country, or to a court in another country, in accordance with paragraph 2 (a)

eller den ort i en fördragsslutande stat där det fartyg med vilket godset har transporterats eller annat fartyg som tillhör samma ägare har blivit föremål för kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd i enlighet med i den staten tillämplig lag och i enlighet med internationell rätt. I ett sådant fall måste dock talan på svarandens begäran flyttas över, efter kärandens val, till en av de domstolar som anges i första punkten för att denna skall avgöra tvisten, men innan en sådan överflyttning måste svaranden ställa tillräcklig säkerhet för ersättning som senare genom dom kan komma att tillerkännas käranden i målet.

(b) Alla frågor om säkerhetens tillräcklighet eller som eljest rör säkerheten skall avgöras av domstolen för den hamn eller den ort där beslutet om kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd har fattats.

3. Rättsliga åtgärder som hänför sig till godstransport enligt denna konvention får inte inledas på en ort som inte anges i första och andra punkten i denna artikel. Bestämmelserna i denna punkt utgör inte hinder för en domstol i en fördragsslutande stat att fatta provisoriska beslut eller vidta säkerhetsåtgärder.

4. (a) Om talan har väckts vid en domstol som är behörig enligt första eller andra punkten i denna artikel eller om dom har avkunnats av en sådan domstol, får ny talan på samma grunder inte väckas mellan samma parter, såvida inte domen som avkunnats av den domstol vid vilken den första talan väcktes, inte är verkställbar i den stat där den nya rättegången har inletts;

(b) vid tillämpningen av denna artikel skall vidtagna åtgärder för verkställighet av en dom inte anses som väckande av ny talan;

(c) vid tillämpningen av denna artikel skall överflyttning av talan enligt andra punkten (a) till en särskild domstol i samma stat eller till en domstol i en annan stat inte

of this article, is not to be considered as the starting of a new action.

5. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraphs, an agreement made by the parties, after a claim under the contract of carriage by sea has arisen, which designates the place where the claimant may institute an action, is effective.

Article 22. Arbitration

1. Subject to the provisions of this article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.

2. Where a charter-party contains a provision that disputes arising thereunder shall be referred to arbitration and a bill of lading issued pursuant to the charter-party does not contain a special annotation providing that such provision shall be binding upon the holder of the bill of lading, the carrier may not invoke such provision as against a holder having acquired the bill of lading in good faith.

3. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:

(a) a place in a State within whose territory is situated:

(i) the principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(ii) the place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(iii) the port of loading or the port of discharge; or

(b) any place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

4. The arbitrator or arbitration tribunal

anses som väckande av ny talan.

5. Oavsett vad som föreskrivs i de föregående punkterna skall ett avtal mellan parterna efter det att tvist uppkommit i anledning av avtalet om sjötransport, vilket avtal anger den ort där käranden får väcka talan, vara giltigt.

Artikel 22. Skiljedom

1. I enlighet med bestämmelserna i denna artikel får parterna skriftligen avtala att uppkommen tvist som hänför sig till godstransport enligt denna konvention skall hänskjutas till avgörande genom skiljedom.

2. Om ett certeparti innehåller en bestämmelse om att tvister som hänför sig till detta skall hänskjutas till avgörande genom skiljedom och ett konossement som har utfärdats enligt certepartiet inte innehåller en särskild anteckning om att en sådan bestämmelse skall vara bindande för innehavaren av konossementet, får transportören inte åberopa bestämmelsen mot en innehavare som har förvärvat konossementet i god tro.

3. Skiljedomsförfarandet skall, efter kärandens val, inledas på en av följande orter:

(a) i en stat inom vars territorium är belägen;

(i) den ort där svaranden har sitt huvudkontor eller, om sådan ort saknas, den ort där svaranden är varaktigt bosatt; eller

(ii) den ort där avtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftsställe för sin rörelse, filial eller företrädare genom vars förmedling avtalet har ingåtts; eller

(iii) den ort där lastningshamnen eller lossningshamnen är belägen; eller

(b) annan ort som för detta ändamål angetts i skiljedomsklausulen eller i skiljeavtalet.

4. Skiljemannen eller skiljedomstolen

shall apply the rules of this Convention.

5. The provisions of paragraphs 3 and 4 of this article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith is null and void.

6. Nothing in this article affects the validity of an agreement relating to arbitration made by the parties after the claim under the contract of carriage by sea has arisen.

PART VI. SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Article 23. Contractual stipulations

1. Any stipulation in a contract of carriage by sea, in a bill of lading, or in any other document evidencing the contract of carriage by sea is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the carrier, or any similar clause, is null and void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, a carrier may increase his responsibilities and obligations under this Convention.

3. Where a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage by sea is issued, it must contain a statement that the carriage is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or the consignee.

4. Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the omis-

skall tillämpa bestämmelserna i denna konvention.

5. Bestämmelserna i tredje och fjärde punkten i denna artikel skall anses utgöra del av varje skiljedomsklausul eller skiljeavtal och ett villkor i en sådan klausul eller i ett sådant avtal som strider mot dessa bestämmelser är ogiltigt.

6. Inget i denna artikel påverkar giltigheten av ett skiljeavtal som parterna ingått efter att tvist uppkommit i anledning av avtalet om sjötransport.

DEL VI. KOMPLETTERANDE BESTÄMMELSER

Artikel 23. Avtalsvillkor

1. Ett villkor i ett avtal om sjötransport, konossement eller annat dokument som utgör bevis om avtalet om sjötransport är ogiltigt i den mån det, direkt eller indirekt, avviker från bestämmelserna i denna konvention. Ogiltigheten av sådant villkor påverkar inte giltigheten av andra villkor i det avtal eller det dokument i vilket villkoret utgör del. En bestämmelse som ger transportören rätt till försäkringsersättning för godset eller annan liknande bestämmelse är ogiltig.

2. Oavsett vad som föreskrivs i första punkten i denna artikel kan en transportör utöka sitt ansvar och sina förpliktelser enligt denna konvention.

3. Utfärdas ett konossement eller ett annat dokument som utgör bevis om avtalet om sjötransport skall det innehålla en uppgift om att transporten är underkastad bestämmelserna i denna konvention och att villkor som avviker därifrån till avsändarens, avlastarens eller mottagarens nackdel är ogiltiga.

4. Om den skadelidande, såvitt avser godset, har åsamkats förlust till följd av ett villkor som är ogiltigt enligt denna artikel eller till följd av att en uppgift som avses i tredje

sion of the statement referred to in paragraph 3 of this article, the carrier must pay compensation to the extent required in order to give the claimant compensation in accordance with the provisions of this Convention for any loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery. The carrier must, in addition, pay compensation for costs incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked are to be determined in accordance with the law of the State where proceedings are instituted.

Article 24. General average

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage by sea or national law regarding the adjustment of general average.

2. With the exception of article 20, the provisions of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the goods also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the carrier to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.

Article 25. Other conventions

1. This Convention does not modify the rights or duties of the carrier, the actual carrier and their servants and agents, provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

2. The provisions of articles 21 and 22 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other multilateral convention already in force at the date of this Convention relating to matters dealt with in the said articles,

punkten i denna artikel har utelämnats, skall transportören utge ersättning till den skadelidande i den utsträckning som erfordras för att ge honom ersättning enligt bestämmelserna i denna konvention för såväl förlust av eller skada på godset som för dröjsmål med utlämnandet. Transportören skall härutöver utge ersättning för kostnader som den skadelidande har ådragit sig för att utöva sin rätt, dock under förutsättning att kostnaderna i det mål i vilket ovannämnda villkor åberopats skall fastställas enligt lagen i den stat där rättsliga åtgärder har vidtagits.

Artikel 24. Gemensamt haveri

1. Ingenting i denna konvention skall hindra tillämpningen av bestämmelser i avtalet om sjötransport eller i nationell lag vilka rör uppgörandet av gemensamt haveri.

2. Med undantag för artikel 20 skall bestämmelserna i denna konvention om transportörens ansvar för förlust av eller skada på godset även avgöra om mottagaren får vägra att utge bidrag vid gemensamt haveri ävensom reglera transportörens skyldighet att ersätta mottagaren för vad denne har utgett i sådant bidrag eller i bärgarlön.

Artikel 25. Andra konventioner

1. Denna konvention inskränker inte transportörens, undertransportörens och deras anställdas och medhjälpares rättigheter och skyldigheter enligt internationella konventioner eller nationell lag om ansvarsbegränsning för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö.

2. Bestämmelserna i artiklarna 21 och 22 i denna konvention hindrar inte tillämpningen av tvingande bestämmelser i någon annan multilateral konvention som redan trätt i kraft när denna konvention avslutas och som avser frågor som behandlas i nämnda

provided that the dispute arises exclusively between parties having their principal place of business in States members of such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 4 of article 22 of this Convention.

3. No liability shall arise under the provisions of this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

(a) under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage; or

(b) by virtue of national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions.

4. No liability shall arise under the provisions of this Convention for any loss of or damage to or delay in delivery of luggage for which the carrier is responsible under any international convention or national law relating to the carriage of passengers and their luggage by sea.

5. Nothing contained in this Convention prevents a Contracting State from applying any other international convention which is already in force at the date of this Convention and which applies mandatorily to contracts of carriage of goods primarily by a mode of transport other than transport by sea. This provision also applies to any subsequent revision or amendment of such international convention.

Article 26. Unit of account

1. The unit of account referred to in article 6 of this Convention is the Special Drawing

artiklar, förutsatt att tvisten uteslutande uppkommer mellan parter som har sitt huvudkontor i stater anslutna till en sådan konvention. Denna punkt påverkar dock inte tillämpningen av artikel 22 fjärde punkten i denna konvention.

3. Ansvar skall inte uppkomma enligt bestämmelserna i denna konvention för skada som har orsakats av en atomolycka om atomanläggningsinnehavaren är ansvarig för skadan:

(a) enligt antingen Pariskonventionen av den 29 juli 1960 om tredje mans ansvar på atomenergiens område i dess lydelse enligt det den 28 januari 1964 avslutade tilläggsprotokollet eller Wienkonventionen av den 21 maj 1963 om ansvarighet för atomskada, eller

(b) på grund av nationell lag som reglerar ansvaret för sådan skada, förutsatt att sådan lag i alla hänseenden är lika gynnsam för personer som lider skada som antingen Paris- eller Wienkonventionen.

4. Ansvar skall inte uppkomma enligt bestämmelserna i denna konvention för förlust av eller skada på eller dröjsmål med utlämnandet av resgods som transportören är ansvarig för enligt någon internationell konvention eller nationell lag rörande befordran till sjöss av passagerare och deras resgods.

5. Inget i denna konvention hindrar en fördragsslutande stat från att tillämpa någon internationell konvention som redan trätt i kraft när denna konvention avslutas och som är tvingande i fråga om avtal om godstransport med huvudsakligen annat transportmedel än sjötransport. Denna bestämmelse är även tillämplig på senare ändring av eller tillägg till en sådan internationell konvention.

Artikel 26. Beräkningsenhet

1. Med beräkningsenhet avses i artikel 6 i denna konvention särskilda dragningsrätter

Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 6 are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The values of a national currency, in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of signature, or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as: 12,500 monetary units per package or other shipping unit or 37.5 monetary units per kilogramme of gross weight of the goods.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 of this article corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency is to be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 of this article is to be made in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value

såsom de definieras av Internationella valutafonden. De i artikel 6 angivna beloppen skall omräknas till en stats nationella mynt efter kursen på dagen för dom eller den dag som parterna kommit överens om. Värdet av en fördragsslutande stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för stat, som är medlem av Internationella valutafonden, bestämmas enligt den beräkningsmetod, som valutafonden sagda dag tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner. Värdet av fördragsslutande stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter skall för stat, som inte är medlem av Internationella valutafonden, beräknas på sätt som bestäms av den staten.

2. Stater som inte är medlemmar av Internationella valutafonden och vilkas lagar inte medger tillämpning av bestämmelserna i första punkten må dock, vid undertecknande eller vid ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning, eller närhelst därefter, förklara att de ansvarsgränser som avses i denna konvention skall vid tillämpning inom deras territorier bestämmas enligt följande: 12 500 monetära enheter för varje kolli eller annan skeppningsenhet eller 37,5 monetära enheter för varje kilo av godsets bruttovikt.

3. Den monetära enhet som avses i andra punkten motsvarar sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkningen av detta belopp till nationellt mynt skall ske enligt lagen i staten i fråga.

4. Den i första punkten sista meningen nämnda beräkningen och den i tredje punkten nämnda omräkningen skall göras så att de så långt möjligt i den fördragsslutande statens myntslag ger uttryck för samma realvärde som det som uttrycks i beräknings-

for the amounts in article 6 as is expressed there in units of account. Contracting States must communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this article, or the result of the conversion mentioned in paragraph 3 of this article, as the case may be, at the time of signature or when depositing their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or when availing themselves of the option provided for in paragraph 2 of this article and whenever there is a change in the manner of such calculation or in the result of such conversion.

enheter i artikel 6. Fördragsslutande stater skall underrätta depositarien om den beräkningsmetod som staten tillämpar enligt första punkten i denna artikel eller resultatet av omräkningen enligt tredje punkten i denna artikel, antingen vid undertecknandet eller när instrumenten om ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning deponeras, eller när de använder sig av den valrätt som anges i andra punkten i denna artikel samt varje gång ändring görs i nämnda beräkningsmetod eller med avseende på resultatet av nämnda omräkning.

PART VII. FINAL CLAUSES

DEL VII. SLUTBESTÄMMELSER

Article 27. Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

Artikel 27. Depositarie

Förenta Nationernas generalsekreterare utses härmed till konventionens depositarie.

Article 28. Signature, ratification, acceptance, approval, accession

1. This Convention is open for signature by all States until 30 April 1979 at the Headquarters of the United Nations, New York.

2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.

3. After 30 April 1979, this Convention will be open for accession by all States which are not signatory States.

4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Artikel 28. Undertecknande, ratifikation, antagande, godkännande och anslutning

1. Denna konvention är öppen för undertecknande av alla stater vid Förenta Nationernas högkvarter i New York till och med den 30 april 1979.

2. Denna konvention kan ratificeras, antagas eller godkännas av signatärstaterna.

3. Efter den 30 april 1979 är denna konvention öppen för anslutning av alla stater som inte är signatärstater.

4. Instrument om ratifikation, antagande, godkännande och anslutning skall deponeras hos Förenta Nationernas generalsekreterare.

Articles 29. Reservations

No reservations may be made to this Convention.

Artikel 29. Reservationer

Inga reservationer får göras beträffande denna konvention.

Article 30. Entry into force

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year from the date of deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State which becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.

3. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to contracts of carriage by sea concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect to that State.

Article 31. Denunciation of other conventions

1. Upon becoming a Contracting State to this Convention, any State party to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (1924 Convention) must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of its denunciation of the said Convention with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

2. Upon the entry into force of this Convention under paragraph 1 of article 30, the depositary of this Convention must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of the date of such entry into force, and of the names of the Contracting States in respect of which the Convention has entered into force.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of

Artikel 30. Ikraftträdande

1. Denna konvention träder i kraft första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter den dag då det tjugonde instrumentet om ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning har deponerats.

2. För stat som tillträder denna konvention efter den dag då det tjugonde instrumentet om ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning har deponerats, träder denna konvention i kraft första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter den dag då denna stat deponerade ett vederbörligt instrument.

3. Varje fördragsslutande stat skall tillämpa bestämmelserna i denna konvention på avtal om sjötransport som träffats på eller efter den dag som denna konvention trätt i kraft beträffande den staten.

Artikel 31. Uppsägning av andra konventioner

1. Vid tillträdandet av denna konvention skall stat som har tillträtt den i Bryssel den 25 augusti 1924 undertecknade internationella konventionen om fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement (1924 års konvention) underrätta den belgiska regeringen, i dess egenskap av depositarie för 1924 års konvention, om uppsägningen av konventionen med en förklaring om att uppsägningen skall gälla från den dag då denna konvention träder i kraft beträffande den staten.

2. Vid ikraftträdandet av denna konvention enligt artikel 30 första punkten skall konventionens depositarie underrätta den belgiska regeringen, i dess egenskap av depositarie för 1924 års konvention, om dagen för ikraftträdandet och om namnen på de fördragsslutande stater beträffande vilka konventionen har trätt i kraft.

3. Bestämmelserna i första och andra

this article apply correspondingly in respect of States parties to the Protocol signed on 23 February 1968 to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924.

4. Notwithstanding article 2 of this Convention, for the purposes of paragraph 1 of this article, a Contracting State may, if it deems it desirable, defer the denunciation of the 1924 Convention and of the 1924 Convention as modified by the 1968 Protocol for a maximum period of five years from the entry into force of this Convention. It will then notify the Government of Belgium of its intention. During this transitory period, it must apply to the Contracting States this Convention to the exclusion of any other one.

Article 32. Revision and amendment

1. At the request of not less than one-third of the Contracting States to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 33. Revision of the limitation amounts and unit of account or monetary unit

1. Notwithstanding the provisions of article 32, a conference only for the purpose of altering the amount specified in article 6 and paragraph 2 of article 26, or of substituting either or both of the units defined in paragraphs 1 and 3 of article 26 by other units is to be convened by the depositary in accord-

punkterna i denna artikel gäller även beträffande stater som har tillträtt det den 23 februari 1968 undertecknade tilläggsprotokollet till den i Bryssel den 25 augusti 1924 undertecknade internationella konventionen om fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement.

4. Oavsett vad som föreskrivs i artikel 2 i denna konvention kan, för de ändamål som avses i första punkten i denna artikel, en fördragsslutande stat, om den så önskar, uppskjuta uppsägningen av 1924 års konvention i dess ursprungliga eller i dess genom 1968 års tilläggsprotokoll ändrade lydelse i högst fem år från denna konventions ikraftträdande. Staten i fråga skall då underrätta den belgiska regeringen om dess avsikt. Under övergångsperioden skall staten, med uteslutande av varje annan konvention, tillämpa denna konvention gentemot övriga fördragsslutande stater.

Artikel 32. Revidering och ändring

1. På begäran av minst en tredjedel av de fördragsslutande staterna skall depositarien sammankalla en konferens bestående av de fördragsslutande staterna för att revidera eller ändra denna konvention.

2. Instrument om ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning som har deponerats efter det att en ändring av denna konvention har trätt i kraft skall anses gälla konventionen i dess ändrade skick.

Artikel 33. Revidering av begränsningsbelopp och beräkningsenhet eller monetär enhet

1. Utan hinder av bestämmelserna i artikel 32 skall en konferens med enda syfte att ändra de belopp som anges i artikel 6 och i artikel 26 andra punkten eller att ersätta endera eller båda av de enheter som anges i artikel 26 första och tredje punkterna med andra enheter, sammankallas av depositari-

ance with paragraph 2 of this article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.

2. A revision conference is to be convened by the depositary when not less than one-fourth of the Contracting States so request.

3. Any decision by the conference must be taken by a two-thirds majority of the participating States. The amendment is communicated by the depositary to all the Contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.

4. Any amendment adopted enters into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two-thirds of the Contracting States. Acceptance is to be effected by the deposit of a formal instrument to that effect, with the depositary.

5. After entry into force of an amendment a Contracting State which has accepted the amendment is entitled to apply the Convention as amended in its relations with Contracting States which have not within six months after the adoption of the amendment notified the depositary that they are not bound by the amendment.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 34. Denunciation

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.

2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. Where a longer

en i enlighet med andra punkten i denna artikel. Ändring av beloppen skall göras endast om det har skett en väsentlig förändring i deras verkliga värde.

2. Depositarien skall sammankalla en revisionskonferens då minst en fjärdedel av de fördragsslutande staterna begär det.

3. Ett beslut under konferensen skall fattas av en majoritet på två tredjedelar av de deltagande staterna. Ändringen skall genom depositariens försorg delges alla fördragsslutande stater för godkännande och alla signatärstater för kännedom.

4. En antagen ändring träder i kraft första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter godkännande av två tredjedelar av de fördragsslutande staterna. Godkännande sker genom deponering av ett i behörig form upprättat instrument hos depositarien.

5. Sedan en ändring har trätt i kraft har en fördragsslutande stat som har antagit ändringen rätt att tillämpa den ändrade konventionen i förhållande till fördragsslutande stater som inte inom sex månader efter antagandet av ändringen har underrättat depositarien om att de inte är bundna av ändringen.

6. Ett instrument om ratifikation, antagande, godkännande eller anslutning som har deponerats efter det att en ändring av denna konvention har trätt i kraft skall anses gälla konventionen i dess ändrade skick.

Artikel 34. Uppsägning

1. En fördragsslutande stat får när som helst uppsäga denna konvention genom en skriftlig underrättelse ställd till depositarien.

2. Uppsägningen träder i kraft första dagen i den månad som följer på utgången av ett år efter det att depositarien har mottagit underrättelsen. Om en senare tidpunkt an-

period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

DONE at Hamburg, this thirty-first day of March one thousand nine hundred and seventy-eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Convention.

COMMON UNDERSTANDING ADOPTED BY THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

It is the common understanding that the liability of the carrier under this Convention is based on the principle of presumed fault or neglect. This means that, as a rule, the burden of proof rests on the carrier but, with respect to certain cases, the provisions of the Convention modify this rule.

ges i underrättelsen träder uppsägningen i kraft vid denna senare tidpunkt efter det att depositarien har mottagit underrättelsen.

UPPRÄTTAD i Hamburg den 31 mars 1978 i ett enda originalexemplar av vilket de arabiska, kinesiska, engelska, franska, ryska och spanska texterna äger lika vitsord.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade befullmäktigade, som är vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat denna konvention.

UTTALANDE OM EN GEMENSAM UPPFATTNING ANTAGET VID FÖRENTA NATIONERNAS KONFERENS OM SJÖTRANSPORT AV GODS

Det är en gemensam uppfattning att transportörens ansvar enligt denna konvention grundas på principen om presumerat fel eller presumerad försummelse. Detta betyder att bevisbördan i regel vilar på transportören men att konventionens bestämmelser i vissa fall innebär avsteg från denna regel.

Bilaga 3

De nordiska lagförslagen till 13 och 14 kap. sjölagen

Dansk text

13 kap.

STYKGODSTRANSPORT

INDLEDENDE BESTEMMELSER

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

§ 251. Definitioner

I dette kapitel forstås ved:

1. *"Transportør"*: Den, som træffer aftale med afsenderen om transport af stykgods til søs.

2. *"Undertransportør"*: Den, som efter aftale med transportøren udfører transporten eller en del af denne.

3. *"Afsender"*: Den, som træffer aftale med transportøren om transport af stykgods til søs.

4. *"Aflaster"*: Den, som leverer godset til transport.

5. *"Transportdokument"*: Konnossement eller andet dokument, som udstedes som bevis for transportaftalen.

6. *"Konventionen"*: Den internationale konvention af 1924 om konnossementer som ændret ved protokollerne af 1968 og 1979.

6. *"Konventionen"*: FN's konvention af 1978 om søtransport af gods.

7. *"Konventionsstat"*: En stat, som er bundet af konventionen.

Finlandssvensk text

13 kap.

[ ] kap. Om transport av styckegods

ALLMÄNNA STADGANDEN

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

251 § Definitioner

I detta kapitel avses med

transportör den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss,

undertransportör den som i enlighet med ett uppdrag av transportören utför transporten eller en del av den,

avsändare den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss,

avlastare den som avlämnar godset för transport,

transportdokument ett konossement eller annat dokument som utfärdas till bevis om transportavtalet,

konventionen 1924 års internationella konvention rörande konossement med de ändringar som har skett genom 1968 och 1979 års tilläggsprotokoll (Haag-Visbyreglerna), och

konventionen 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna), och

konventionsstat en stat som är bunden av konventionen.

Norsk text

13 kap.

STYKKGODSTRANSPORT
INNLEDENDE BESTEMMELSER

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

§ 251 Definisjoner

I dette kapittel menes med:

transportør, den som inngår avtale med en sender om transport av stykkgods til sjøs;

undertransportør, den som i samsvar med et oppdrag fra transportøren utfører transporten eller en del av denne;

sender, den som inngår avtale med en transportør om transport av stykkgods til sjøs;

avlaster, den som leverer godset til transport;

transportdokument, konnossement eller annet dokument som utstedes som bevis for transportavtalen;

konvensjonen, den internasjonale konvensjon av 1924 om konnossementer som endret ved protokollene av 1968 og 1979 (Haag-Visby- reglene);

konvensjonen, De Forente Nasjoners konvensjon om sjøtransport av gods, 1978 *(Hamburgreglene);*

konvensjonsstat, en stat som er bundet av konvensjonen.

Svensk text

13 kap.

OM STYCKEGODSTRANSPORT
INLEDANDE BESTÄMMELSER

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

251 § Definitioner

I detta kapitel avses med

transportör: den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss;

undertransportör: den som i enlighet med ett uppdrag av transportören utför transporten eller en del av den;

avsändare: den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss;

avlastare: den som avlämnar godset för transport;

transportdokument: ett konossement eller ett annat dokument som utfärdas till bevis om transportavtalet;

konventionen: 1924 års internationella konvention rörande konossement med de ändringar som skett genom

I detta kapitel avses med

transportör: den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss;

undertransportör: den som i enlighet med ett uppdrag av transportören utför transporten eller en del av den;

avsändare: den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss;

avlastare: den som avlämnar godset för transport;

transportdokument: ett konossement eller ett annat dokument som utfärdas till bevis om transportavtalet;

konventionen: 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna); och

konventionsstat:

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

§ 252. Anvendelsesområde.

Stk. 1: Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på alle aftaler om søtransport i indenrigsfart i Danmark og i fart mellem Danmark, Norge, Finland og Sverige. Ved indenrigstransport i Norge, Finland og Sverige gælder loven i det land, hvor transporten finder sted.

Stk. 2: I anden fart gælder bestemmelserne også aftale om søtransport i fart mellem to forskellige stater, såfremt:

(a) den i transportaftalen aftalte lastehavn er beliggende i en konventionsstat, eller

(b) den i transportaftalen aftalte lossehavn er beliggende i Danmark, Norge, Finland eller Sverige,

(b) den i transportaftalen aftalte lossehavn er beliggende i en konventionsstat,

(c) flere lossehavne fastsættes i transportaftalen, og en af disse er den faktiske lossehavn, og denne ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige,

(c) flere lossehavne fastsættes i transportaftalen, og en af disse er den faktiske lossehavn, og denne ligger i en konventionsstat,

(d) transportdokumentet er udstedt i en konventionsstat,

(e) transportdokumentet foreskriver, at bestemmelserne i konventionen eller derpå vedtaget lov i en konventionsstat skal gælde.

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

252 § Tillämpningsområde

Stadgandena i detta kapitel är tillämpliga på avtal om sjötransport i inrikes fart i Finland och i fart mellan Finland, Danmark, Norge och Sverige. Vid avtal om sjötransport i inrikes fart i Danmark, Norge och Sverige gäller lagen i det land där transporten utförs.

I annan fart gäller stadgandena avtal om sjötransport mellan två stater om

1) den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat

2) den avtalade lossningshamnen ligger i Finland, Danmark, Norge eller Sverige,

2) den avtalade lossningshamnen ligger i en konventionsstat,

3) flera lossningshamnar anges i avtalet och en av dessa är den faktiska lossningshamnen samt denna ligger i Finland, Danmark, Norge eller Sverige,

3) flera lossningshamnar anges i avtalet och en av dessa är den faktiska lossningshamnen samt denna ligger i en konventionsstat,

4) transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat, eller om

5) i transportdokumentet bestäms att konventionen eller lag som grundas på konventionen skall gälla.

Oavsett vad som stadgas i 2 mom. får dock överenskommas att avtalet om sjötransport skall vara underkastat lagen i en annan bestämd konventionsstat om varken

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

1968 och 1979 års tilläggsprotokoll (Haag-Visbyreglerna); och

konventionsstat: en stat som är bunden av konventionen.

en stat som är bunden av konventionen.

§ 252 Anvendelsesområde

Reglene i dette kapittel gjelder for avtaler om sjøtransport i innenriks fart i Norge samt i fart mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige. For innenriksfart i Danmark, Finland og Sverige gjelder loven i den stat hvor transporten finner sted.

I annen fart gjelder reglene avtale om sjøtransport i fart mellom to stater når:

1) avtalt lastehavn ligger i en konvensjonsstat,

2) avtalt lossehavn ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige,

2) avtalt lossehavn ligger i en konvensjonsstat,

3) flere lossehavner er avtalt og den faktiske lossehavnen er en av disse og ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige,

3) flere lossehavner er avtalt og den faktiske lossehavnen er en av disse og ligger i en konvensjonsstat,

4) transportdokumentet er utstedt i konvensjonsstat, eller

5) transportdokumentet angir at konvensjonen eller derpå grunnet lov i konvensjonsstat skal gjelde.

Når hverken den avtalte lastehavn eller den avtale eller faktiske lossehavn ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige, kan det likevel avtales at avtalen om sjøtransport skal være undergitt loven i en konvensjonsstat.

252 § Tillämpningsområde

Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om sjötransport i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Vid avtal om sjötransport i inrikes fart i Danmark, Finland och Norge gäller lagen i det land där transporten utförs.

I annan fart gäller bestämmelserna avtal om sjötransport mellan två stater om

1. den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat;

2. den avtalade lossningshamnen ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge;

2. den avtalade lossningshamnen ligger i en konventionsstat;

3. flera lossningshamnar anges i avtalet och en av dessa är den faktiska lossningshamnen samt denna ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge;

3. flera lossningshamnar anges i avtalet och en av dessa är den faktiska lossningshamnen samt denna ligger i en konventionsstat;

4. transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat; eller om

5. i transportdokumentet bestäms att konventionen eller lag som grundas på konventionen skall gälla.

Oavsett vad som sägs i andra stycket får dock avtalas att avtalet om sjötransport skall vara underkastat lagen i en annan bestämd konventionsstat om varken den avtalade last-

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

Stk. 3: Når hverken den aftalte lastehavn eller den aftalte eller faktiske lossehavn ligger i Danmark, Norge, Finland eller Sverige, kan det dog aftales, at aftalen om søtransport skal underkastes loven i en konventionsstat.

§ 253. Certepartifart m.v.

Stk. 1: Bestemmelserne i dette kapitel finder ikke anvendelse på certepartier for hel- eller delbefragtning af skib. Er konnossementet udstedt i henhold til et certeparti, gælder, hvad der er fastsat i dette kapitel kun, for såvidt konnossementet bestemmer retsforholdet mellem transportøren og indehaveren.

Stk. 2: Hvis en kontrakt angår transport af gods med skib, fordelt på flere rejser inden for et angivet tidsrum, finder bestemmelserne i dette kapitel anvendelse på hver enkelt rejse. Udføres en rejse i henhold til et certeparti, finder bestemmelserne i stk. 1 dog anvendelse.

§ 254. Kontraktmæssige bestemmelser.

Stk. 1: Enhver bestemmelse i en transportaftale eller et transportdokument er ugyldig, i den udstrækning den afviger fra bestemmelserne i dette kapitel samt i kapitlet om forældelse, jfr. dog stk. 2. Ugyldigheden af en sådan bestemmelse berører ikke gyldigheden af de øvrige bestemmelser i aftalen eller dokumentet. En bestemmelse, der giver transportøren ret til forsikringserstatning vedrørende godset eller anden lignende aftale, er ugyldig.

Stk. 2: Bestemmelsen i stk. 1, gælder dog ikke §§ 255, 258–261 og 264–273. Uanset ordlyden i stk. 1 kan en transportør udvide omfanget af sit ansvar og sine forpligtelser.

Stk. 3: Såfremt transportaftalen er undergivet konventionen eller en bestemt stats

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen enligt 2 mom. 2 och 3 punkten ligger i Finland, Danmark, Norge eller Sverige.

253 § Certepartifart

Stadgandena i detta kapitel är inte tilllämpliga på certepartier för hel- och delbefraktning av fartyg. Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti skall emellertid stadgandena i detta kapitel tillämpas på konossementet när detta bestämmer förhållandet mellan transportören och innehavaren av konossementet.

Om ett avtal gäller transport med fartyg av gods fördelat på flera resor under en angiven tidsrymd skall stadgandena i detta kapitel tillämpas på varje resa. Utförs resan enligt ett certeparti gäller dock 1 mom.

254 § Avtalsbestämmelser

En bestämmelse i ett transportavtal eller transportdokument är ogiltig i den mån den avviker från stadgandena i detta kapitel eller från stadgandena i [229 § 1 mom. 4 punkten och 2 mom.] sjölagen. Ogiltigheten påverkar inte giltigheten av avtalet eller dokumentet i övrigt. En bestämmelse som ger transportören rätt till försäkringsersättning för godset eller annan liknande bestämmelse är ogiltig.

Stadgandena i 1 mom. gäller dock inte 255, 258–261 §§ och 264–273 §§. Transportören får utöka sitt ansvar och sina förpliktelser enligt detta kapitel.

Om transportavtalet är underkastat konventionen eller på denna grundad lag i en konventionsstat, skall transportdokumentet innehålla uppgift om detta samt om att vill-

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

ningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen enligt andra stycket ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.

§ 253 Certepartifart m v

Reglene i dette kapittel gjelder ikke certepartier for hel- eller delbefraktning av skip. Er konnossement utstedt i henhold til certeparti, er konnossementet likevel undergitt reglene i dette kapittel når konnossementet bestemmer rettsforholdet mellom transportøren og innehaveren av konnossementet.

Når en avtale gjelder transport med skip av gods fordelt på flere reiser innenfor et angitt tidsrom, gjelder reglene i dette kapittel for hver enkelt reise. Utføres reisen i henhold til certeparti, gjelder likevel første ledd.

253 § Certepartifart

Bestämmelserna i detta kapitel är inte tillämpliga på certepartier för hel- eller delbefraktning av fartyg. Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti skall emellertid bestämmelserna tilllämpas på konossementet när detta bestämmer förhållandet mellan transportören och innehavaren av konossementet.

Om ett avtal gäller transport med fartyg av gods fördelat på flera resor under en angiven tidsrymd skall bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på varje resa. Utförs resan enligt ett certeparti gäller dock första stycket.

§ 254 Avtalebestemmelser

Bestemmelse i transportavtale eller transportdokument er ugyldig for så vidt den avviker fra reglene i dette kapittel eller fra [nåværende sjølov] § 291 første ledd nr 7 og annet ledd første punktum. Ugyldigheten medfører ikke at andre bestemmelser i avtalen eller dokumentet blir ugyldige. Bestemmelse som gir transportøren rett til forsikringserstatning for godset, eller lignende vilkår er ugyldig.

Første ledd gjelder ikke reglene i §§ 255, 258 til 261 og 264 til 273. Transportøren kan også påta seg ansvar eller forpliktelser utover det som følger av reglene i dette kapittel.

Er transportavtalen undergitt konvensjonen eller derpå grunnet lov i konvensjons-

254 § Avtalsbestämmelser

En bestämmelse i ett transportavtal eller ett transportdokument är ogiltig i den mån den avviker från bestämmelserna i detta kapitel eller från bestämmelserna i [368] § första stycket 5 och fjärde stycket. Ogiltigheten påverkar inte giltigheten av avtalet eller dokumentet i övrigt. En bestämmelse som ger transportören rätt till försäkringsersättning för godset eller annan liknande bestämmelse är ogiltig.

Första stycket gäller dock inte 255, 258–261 §§ och 264–273 §§. Transportören får utöka sitt ansvar och sina förpliktelser enligt detta kapitel.

Om transportavtalet är underkastat konventionen eller på denna grundad lag i en konventionsstat, skall transportdokumentet

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

konventionslovgivning, skal transportdokumentet indeholde en erklæring herom, og om, at enhver bestemmelse, som afviger fra sådanne bestemmelser til skade for afsenderen, aflasteren eller modtageren, er ugyldige.

Stk. 4: Er det på grund af godsets usædvanlige beskaffenhed eller tilstand eller de særlige omstændigheder eller vilkår, hvorunder transporten skal finde sted, rimeligt, at der træffes aftale om indskrænkning i transportørens forpligtelser eller udvidelse af hans rettigheder i henhold til dette kapitel, er en sådan aftale gyldig.

LEVERING AF GODS

§ 255. Aflasterens levering af gods.

Godset skal leveres på det sted og inden for det tidsrum, transportøren har angivet. Det skal leveres på sådan måde og i en sådan tilstand, at det let og sikkert kan tages om bord, stuves, transporteres og losses.

§ 256. Undersøgelse af pakningen.

Stk. 1: Transportøren skal i rimelig udstrækning undersøge, om godset er pakket sådan, at det ikke kan beskadiges eller volde skade på person eller ejendom. Leveres godset i container eller lignende transportindretning, er han ikke forpligtet til at undersøge denne indvendig, med mindre der er grund til at tro, at den er mangelfuldt pakket.

Stk. 2: Transportøren skal underrette afsenderen om de mangler, han har opdaget. Han har ikke pligt til at transportere godset, med mindre han med rimelige midler kan gøre det egnet til transport.

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

kor som avviker från sådana stadganden till avsändarens, avlastarens eller mottagarens nackdel är ogiltiga.

Är det med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden eller villkor under vilka transporten skall uföras, skäligt att genom ett avtal inskränka transportörens ansvarighet eller utvidga hans rättigheter enligt detta kapitel, skall ett sådant avtal gälla.

AVLÄMNANDE OCH MOTTAGANDE AV GODSET FÖR TRANSPORT

255 § Avlämnande av godset

Avlastaren skall avlämna godset på den plats och inom den tid som transportören har angett. Det skall avlämnas på ett sådant sätt och i sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvas, transporteras och lossas.

256 § Undersökning av förpackningen

Transportören skall i skälig omfattning undersöka om godset är förpackat på ett sådant sätt att det inte skadas eller kan orsaka skada på person eller egendom. Om godset avlämnas i container eller liknande transportanordning är transportören dock inte skyldig att undersöka den invändigt utom när det finns anledning att misstänka att transportanordningen är bristfälligt packad.

Transportören skall underrätta avsändaren om de brister som han har upptäckt. Han är inte skyldig att transportera godset om han inte genom skäliga åtgärder kan göra det lämpat för transport.

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

stat, skal transportdokumentet inneholde opplysning om dette og om at bestemmelser som avviker fra slike regler til skade for senderen, avlasteren eller mottakeren, er ugyldige.

Er det på grunn av godsets uvanlige beskaffenhet eller tilstand eller de særlige omstendigheter eller vilkår hvorunder transporten skal finne sted, rimelig at det treffes avtale om innskrenkninger i transportørens plikter eller utvidelse av hans rettigheter etter dette kapittel, er slik avtale gyldig.

LEVERING AV GODSET

§ 255 Avlasterens levering av godset

Godset skal leveres på det sted og innenfor det tidsrom som transportøren har angitt. Det skal leveres på slik måte og i slik stand at det lett og sikkert kan tas om bord, stues, transporteres og losses.

§ 256 Undersøkelse av pakkingen

Transportøren skal i rimelig utstrekning undersøke om godset er pakket slik at det ikke kan komme til skade eller volde skade på person eller eiendom. Leveres godset i container eller lignende transportinnretning, plikter han likevel ikke å undersøke den innvendig med mindre det er grunn til å tro at den ikke er pakket godt nok.

Transportøren skal varsle senderen om de mangler han har oppdaget. Han plikter ikke å transportere godset med mindre han med rimelige tiltak kan gjøre det egnet for transport.

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

innehålla uppgift om detta samt om att villkor som avviker från sådana bestämmelser till avsändarens, avlastarens eller mottagarens nackdel är ogiltiga.

Är det, med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållanden eller villkor under vilka transporten skall utföras, skäligt att genom avtal inskränka transportörens ansvarighet eller utvidga hans rättigheter enligt detta kapitel, skall ett sådant avtal gälla.

AVLÄMNANDE OCH MOTTAGANDE AV GODSET FÖR TRANSPORT

255 § Avlämnande av godset

Avlastaren skall avlämna godset på den plats och inom den tid som transportören har angett. Det skall avlämnas på sådant sätt och i sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvas, transporteras och lossas.

256 § Undersökning av förpackningen

Transportören skall i skälig omfattning undersöka om godset är förpackat på sådant sätt att det inte skadas eller kan orsaka skada på person eller egendom. Om godset avlämnas i container eller liknande transportanordning, är transportören dock inte skyldig att undersöka den invändigt utom när det finns anledning att misstänka att transportanordningen är bristfälligt packad.

Transportören skall underrätta avsändaren om de brister som han har upptäckt. Han är inte skyldig att transportera godset om han inte genom skäliga åtgärder kan göra det lämpat för transport.

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

§ 257. Farligt gods.

Stk. 1: Farligt gods skal mærkes som farligt på hensigtsmæssig måde. Afsendere skal i god tid underrette transportøren og den undertransportør, godset leveres til, om godsets farlige beskaffenhed og angive de sikkerhedsforanstaltninger, som kan være nødvendige.

Stk. 2: Dersom afsenderen i øvrigt har kendskab til, at godset er af en sådan beskaffenhed, at transporten kan medføre fare eller væsentlig ulempe for person, fartøj eller last, skal han tillige oplyse herom.

§ 258. Gods, som kræver særlig omhu.

Såfremt godset skal behandles med særlig omhu, skal afsenderen i god tid oplyse om dette og angive de foranstaltninger, som kan være nødvendige. Godset skal, såfremt der er behov herfor, mærkes på hensigtsmæssig måde.

§ 259. Kvittering for modtagelse af godset.

Stk. 1: Aflasteren kan kræve kvittering for modtagelse af godset, efterhånden som det leveres.

Stk. 2: Bestemmelser om udfærdigelse af konnossement og andre transportdokumenter findes i §§ 292–309.

§ 260. Fragt.

Stk. 1: Medmindre andet er aftalt, betales gængs fragt på leveringstidspunktet. Fragten kan kræves betalt, når godset modtages.

Stk. 2: For gods, der ikke er i behold ved transportens slutning, kan fragt ikke kræves, med mindre det er gået tabt som følge af dets egen beskaffenhed, mangler ved indpakningen eller fejl eller forsømmelse på afsenderens side, eller transportøren har solgt

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

257 § Farligt gods

Farligt gods skall vara märkt som farligt på lämpligt sätt. Avsändaren skall i god tid underrätta transportören och den undertransportör till vilken godset avlämnas om godsets farliga beskaffenhet och ange de säkerhetsåtgärder som kan vara påkallade.

Om avsändaren i annat fall känner till att godset är av sådan beskaffenhet att transporten kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person, fartyg eller last, skall han även upplysa om detta.

258 § Gods som fordrar särskild vård

Om godset fordrar särskild vård skall avsändaren i god tid upplysa om detta och ange de åtgärder som kan vara påkallade. Godset skall vid behov märkas på lämpligt sätt.

259 § Kvitto på mottagandet av godset

Avlastaren har rätt att få kvitto på mottagandet av godset allteftersom det avlämnas.

Stadganden om utfärdande av konossement och andra transportdokument finns i 292–309 §§.

260 § Frakt

Följer frakten inte av avtalet skall den frakt betalas som är gängse när godset avlämnas för transport. Frakten skall betalas när godset mottas.

För gods som inte finns i behåll vid transportens slut, skall frakt utgå endast om godset har gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse på avsändarens sida eller

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

§ 257 Farlig gods

Farlig gods skal merkes som farlig på hensiktsmessig måte. Senderen skal i god tid underrette transportøren og den undertransportør som godset leveres til, om godsets farlige beskaffenhet og angi de sikkerhetstiltak som kan være nødvendige.

Dersom senderen for øvrig kjenner til at gods er av en slik beskaffenhet at transporten kan medføre fare eller vesentlig ulempe for person, skip eller last, skal han også opplyse om dette.

§ 258 Gods som krever særlig omhu

Når godset må behandles med særlig omhu, skal senderen i god tid opplyse om dette, og angi de tiltak som kan være nødvendige. Godset skal etter behov merkes på en hensiktsmessig måte.

§ 259 Kvittering for mottakelse av godset

Avlasteren kan kreve kvittering for mottakelsen av godset etter hvert som det leveres.

Regler om utstedelse av konnossement og andre transportdokumenter finnes i §§ 292 til 309.

§ 260 Frakt

Følger ikke frakten av avtalen, betales gjengs frakt på leveringstiden. Frakten kan kreves betalt når godset mottas.

For gods som ikke er i behold ved transportens slutt, kan frakt ikke kreves, med mindre det er gått tapt som følge av sin egen beskaffenhet, mangler ved pakningen eller feil eller forsømmelse på senderens side, eller transportøren har solgt det for eierens

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

257 § Farligt gods

Farligt gods skall vara märkt som farligt på lämpligt sätt. Avsändaren skall i god tid underrätta transportören och den undertransportör till vilken godset avlämnas om godsets farliga beskaffenhet och ange de säkerhetsåtgärder som kan vara påkallade.

Om avsändaren i annat fall känner till att godset är av sådan beskaffenhet att transporten kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för person, fartyg eller last, skall han även upplysa om detta.

258 § Gods som fordrar särskild vård

Om godset fordrar särskild vård skall avsändaren i god tid upplysa om detta och ange de åtgärder som kan vara påkallade. Godset skall vid behov märkas på lämpligt sätt.

259 § Kvitto på mottagandet av godset

Avlastaren har rätt att få kvitto på mottagandet av godset allteftersom det avlämnas.

Bestämmelser om utfärdande av konossement och andra transportdokument finns i 292–309 §§.

260 § Frakt

Följer frakten inte av avtalet skall den frakt betalas som är gängse när godset avlämnas för transport. Frakten skall betalas när godset mottas.

För gods som inte finns i behåll vid transportens slut, skall frakt utgå endast om godset har gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse på avsändarens sida eller

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

det for ejerens regning eller har losset, uskadeliggjort eller tilintetgjort det i henhold til § 291.

Stk. 3: Forudbetalt fragt skal betales tilbage, hvis transportøren i medfør af stk. 2 ikke har krav på fragt.

§ 261. Afsenderens kontraktsbrud og tilbagetræden.

Stk. 1: Træder afsenderen tilbage fra transportaftalen, før udførelsen af transporten er påbegyndt, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.

Stk. 2: Bliver godset ikke leveret i rette tid, kan transportøren hæve transportaftalen, hvis forsinkelsen udgør et væsentligt kontraktsbrud. Vil transportøren hæve aftalen, må han give meddelelse herom uden ugrundet ophold efter forespørgsel herom fra afsenderen, dog senest ved modtagelsen af godset til transport. Gør han ikke det, går retten til at hæve tabt. Hæves aftalen, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade.

Stk. 3: Kræver afsenderen eller modtageren, at transporten skal afbrydes og godset udleveres på et andet sted end bestemmelsesstedet, kan transportøren kræve erstatning for fragttab og anden skade. Transporten kan ikke kræves afbrudt, hvis dette vil medføre væsentlig skade eller ulempe for transportøren eller andre afsendere.

Stk. 4. Reglerne i § 343, stk. 2–4, gælder tilsvarende.

TRANSPORTEN

§ 262. Transportørens pligt til at varetage lasteejerens interesser.

Stk. 1: Transportøren skal udføre transporten med tilbørlig omhu og hurtighed, tage vare på godset og i øvrigt varetage ejerens

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

om transportören har sålt godset för ägarens räkning eller lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 291 §.

Förutbetald frakt skall betalas tillbaka om transportören enligt 2 mom. inte har rätt till frakt.

261 § Fränträdande och avtalsbrott

Fränträder avsändaren transportavtalet innan transporten har börjat, har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Avlämnas godset inte i rätt tid får transportören häva transportavtalet om dröjsmålet utgör väsentligt avtalsbrott. Om transportören vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att avsändaren har frågat om det, dock senast när godset mottas för transport. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad. Hävs avtalet har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Om avsändaren eller mottagaren begär att transporten skall avbrytas och godset lämnas ut på någon annan ort än bestämmelseorten, får transportören kräva ersättning för fraktförlust och annan skada. Transporten får inte krävas avbruten om detta skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för transportören eller någon annan avsändare.

Stadgandena i 343 § 2–4 mom. har motsvarande tillämpning.

TRANSPORTEN

262 § Transportörens plikt att tillvarata lastägarens intressen

Transportören skall utföra transporten med tillbörlig omsorg och skyndsamhet, vårda godset och även i övrigt tillvarata lastäga-

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

regning eller har losset, uskadeliggjort eller ødelagt det i henhold til § 291.

Forutbetalt frakt skal betales tilbake hvis transportøren etter annet ledd ikke har krav på frakt.

§ 261 Senderens kontraktsbrudd og tilbaketreden

Trer senderen tilbake fra transportavtalen før utførelsen av transporten er påbegynt, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade.

Blir godset ikke levert til rett tid, kan transportøren heve transportavtalen dersom forsinkelsen utgjør vesentlig kontraktsbrudd. Vil transportøren heve avtalen, må han gi melding om det uten ugrunnet opphold etter at senderen har spurt om det, likevel senest når godset mottas til transport. Gjør han ikke det, går hevningsretten tapt. Heves avtalen, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade.

Krever senderen eller mottakeren at transporten skal avbrytes og godset utleveres på et annet sted enn bestemmelsesstedet, kan transportøren kreve erstatning for frakttap og annen skade. Transporten kan ikke kreves avbrutt dersom dette vil medføre vesentlig skade eller ulempe for transportøren eller andre sendere.

Reglene i § 343 annet til fjerde ledd gjelder tilsvarende.

TRANSPORTEN

§ 262 Transportørens plikt til å ivareta lasteierens interesser

Transportøren skal utføre transporten med tilbørlig omhu og hurtighet, ta vare på godset og for øvrig ivareta eierens interesser

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

om transportören har sålt godset för ägarens räkning eller lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 291 §.

Förutbetald frakt skall betalas tillbaka om transportören enligt andra stycket inte har rätt till frakt.

261 § Frånträdande och avtalsbrott

Frånträder avsändaren transportavtalet innan transporten börjat, har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Om godset inte avlämnas i rätt tid får transportören häva transportavtalet om dröjsmålet utgör väsentligt avtalsbrott. Om transportören vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det avsändaren har frågat om det, dock senast när godset mottas för transport. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad. Hävs avtalet har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada.

Om avsändaren eller mottagaren begär att transporten skall avbrytas och godset lämnas ut på annan plats än bestämmelseorten, har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada. Transporten får dock inte avbrytas om detta skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för transportören eller någon annan avsändare.

Bestämmelserna i 343 § andra–fjärde styckena har motsvarande tillämpning.

TRANSPORTEN

262 § Transportörens plikt att tillvarata lastägarens intressen

Transportören skall utföra transporten med tillbörlig omsorg och skyndsamhet, vårda godset och även i övrigt tillvarata lastäga-

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

interesser fra modtagelsen til udleveringen af godset.

Stk. 2: Transportøren skal sørge for, at det skib, som benyttes til transporten, er sødygtigt, herunder at det er tilstrækkeligt bemandet og udrustet, og at lastrum, køle- og fryserum samt andre rum i skibet, der anvendes til lastning af godset, er i god stand med henblik på at modtage, transportere og opbevare godset.

Stk. 3: Er godset gået tabt eller blevet beskadiget eller forsinket, skal transportøren snarest underrette den, afsenderen har angivet. Kan sådan underretning ikke gives, skal lasteejeren, eller dersom denne ikke er kendt, afsenderen underrettes. Tilsvarende gælder, dersom transporten ikke kan fuldføres som forudsat.

§ 263. Dækslast.

Stk. 1: Gods kan kun transporteres på dæk, dersom dette er tilladt i medfør af transportaftalen, følger af handelsbrug eller anden sædvane i den pågældende fart eller kræves i henhold til lov.

Stk. 2: Angiver aftalen, at godset skal eller kan transporteres på dæk, skal dette anføres i transportdokumentet. Er dette ikke gjort, har transportøren bevisbyrden for, at transport på dæk er aftalt. Transportøren kan dog ikke påberåbe sig en sådan aftale over for trediemand, som har erhvervet konnossementet i god tro.

Stk. 3: Særlige bestemmelser om ansvar for dækslast findes i § 284.

§ 264. Transportørens kontraktsbrud.

Stk. 1: Afsenderen kan hæve transportaftalen på grund af forsinkelse eller andet kontraktsbrud på transportørens side, når kontraktsbruddet er væsentligt. Efter at godset er leveret, kan afsenderen ikke hæve aftalen,

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

rens intressen från mottagandet till utlämnandet av godset.

Transportören skall se till att det fartyg som används för transporten är sjövärdigt, vari innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat och att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka godset lastas, är i gott skick för att godset skall kunna mottas, tranporteras och bevaras.

Om gods har gått förlorat, skadats eller försenats, skall transportören snarast lämna underrättelse om detta till den som avsändaren har angett. Kan sådan underrättelse inte lämnas, skall lastägaren eller, om denne inte är känd, avsändaren underrättas. Detsamma gäller om transporten inte kan fullföljas på avsett sätt.

263 § Däckslast

Gods får transporteras på däck endast om detta är tillåtet enligt transportavtalet, följer av handelsbruk eller sedvänja i den fart det gäller eller krävs enligt lag, förordning eller myndighets beslut.

Om godset enligt avtalet skall eller får transporteras på däck, skall detta anges i transportdokumentet. Har så inte skett har transportören bevisbördan för att transport på däck har avtalats. Transportören får inte åberopa ett sådant avtal mot tredje man som har förvärvat konossement i god tro.

Särskilda stadganden om ansvar för däckslast finns i 284 §.

264 § Transportörens avtalsbrott

Avsändaren får häva transportavtalet på grund av dröjsmål eller annat avtalsbrott på transportörens sida om avtalsbrottet är väsentligt. Sedan godset har avlämnats får avsändaren inte häva avtalet om utlämnande

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

fra mottakelsen til utleveringen av godset.

Transportøren skal sørge for at det skip som brukes til transporten, er sjødyktig, herunder at det er tilstrekkelig bemannet og utrustet og at lasterom, kjøle- og fryserom og andre deler av skipet hvor godset lastes, er i forsvarlig stand for å motta, transportere og bevare godset.

Er gods gått tapt eller blitt skadet eller forsinket, skal transportøren snarest underrette den som senderen har angitt. Kan slik underretning ikke gis, skal lasteieren eller dersom denne ikke er kjent, senderen underrettes. Det samme gjelder dersom transporten ikke kan fullføres som forutsatt.

§ 263 Dekkslast

Gods kan bare transporteres på dekk dersom dette er tillatt etter transportavtalen, følger av handelsbruk eller annen sedvane i den fart det gjelder, eller er påbudt i eller i medhold av lov.

Kan eller skal godset etter avtalen transporteres på dekk, skal dette angis i transportdokumentet. Er dette ikke gjort, har transportøren bevisbyrden for at transport på dekk er avtalt. Transportøren kan ikke påberope seg en slik avtale overfor tredjemann som har ervervet konnossement i god tro.

Særlige regler om ansvar for dekkslast finnes i § 284.

§ 264 Transportørens kontraktsbrudd

Senderen kan heve transportavtalen på grunn av forsinkelse eller annet kontraktsbrudd på transportørens side når kontraktsbruddet er vesentlig. Etter at godset er levert, kan senderen ikke heve avtalen om

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

rens intressen från mottagandet till utlämnandet av godset.

Transportören skall se till att det fartyg som används för transporten är sjövärdigt, vari innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat och att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka godset lastas, är i gott skick för att godset skall kunna mottas, transporteras och bevaras.

Om gods har gått förlorat, skadats eller försenats, skall transportören snarast lämna underrättelse om detta till den som avsändaren har angett. Kan sådan underrättelse inte lämnas, skall lastägaren eller, om denne inte är känd, avsändaren underrättas. Detsamma gäller om transporten inte kan fullföljas på avsett sätt.

263 § Däckslast

Gods får transporteras på däck endast om detta är tillåtet enligt transportavtalet, följer av handelsbruk eller sedvänja i den fart det gäller eller krävs enligt lag eller annan författning.

Om godset enligt avtalet skall eller får transporteras på däck, skall detta anges i transportdokumentet. Har så inte skett har transportören bevisbördan för att transport på däck har avtalats. Transportören får inte åberopa ett sådant avtal mot tredje man som har förvärvat konossement i god tro.

Särskilda bestämmelser om ansvar för däckslast finns i 284 §.

264 § Transportörens avtalsbrott

Avsändaren får häva transportavtalet på grund av dröjsmål eller annat avtalsbrott på transportörens sida om avtalsbrottet är väsentligt. Sedan godset har avlämnats får avsändaren inte häva avtalet om utlämnande av

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

dersom udlevering af gods vil medføre væsentlig skade eller ulempe for andre afsendere.

Stk. 2: Vil afsenderen hæve aftalen, må han give meddelelse herom uden ugrundet ophold, efter at han må antages at have fået kendskab til kontraktsbruddet. Gør han ikke det, går hævningsretten tabt.

§ 265. Transportafbrydelse og afstandsfragt.

Stk. 1: Hvis det skib, som transporterer eller skal transportere godset, går tabt, eller bliver det erklæret for uistandsætteligt, bortfalder transportørens pligt ikke derved til at fuldføre transporten.

Stk. 2: Indtræderder hindringer, som medfører, at skibet ikke kan anløbe lossehavnen og losse godset, eller at dette ikke kan ske uden urimeligt ophold, kan transportøren i stedet vælge en anden rimelig lossehavn.

Stk. 3: Når transportaftalen hæves på grund af krigsfare m.v., gælder §§ 349 og 351 tilsvarende.

Stk. 4: Er en del av transporten udført, når transportaftalen hæves eller bortfalder, eller når godset af anden grund er losset i en anden havn end den aftalte, kan transportøren kræve afstandsfragt i medfør af § 332.

§ 266. Dispositioner på lasteejerens vegne.

Stk. 1: Bliver det nødvendigt at træffe særlige foranstaltninger for at bevare eller transportere godset eller i øvrigt varetage lasteejerens interesser, skal transportøren indhente anvisning fra ham.

Stk. 2: Tillader tiden eller forholdene i øvrigt ikke, at anvisning indhentes, eller

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

av godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för någon annan avsändare.

Om avsändaren vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

265 § Transportavbrott och avståndsfrakt

Går det fartyg som transporterar eller som skall transportera godset förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, bortfaller på grund därav inte transportörens skyldighet att fullfölja transporten.

Om det uppkommer ett hinder som medför att fartyget inte kan anlöpa lossningshamnen och lossa godset eller att detta inte kan ske inom skälig tid, får transportören i stället välja en annan lämplig lossningshamn.

I fråga om frånträdande av transportavtalet på grund av krigsfara tillämpas 349 och 351 §§.

Har en del av transporten utförts när transportavtalet hävs eller faller bort eller när godset av någon annan orsak lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har transportören rätt till avståndsfrakt enligt stadgandena i 332 §.

266 § Transportörens behörighet att handla på lastägarens vägnar

Blir det nödvändigt att vidta särskilda åtgärder för att bevara eller transportera godset eller i övrigt tillvarata lastägarens intressen, skall transportören inhämta anvisning från lastägaren.

Om tiden eller omständigheterna i övrigt inte medger att anvisning inhämtas eller

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

utlevering av godset vil medføre vesentlig skade eller ulempe for andre sendere.

Vil senderen heve avtalen, må han gi melding uten ugrunnet opphold etter at han må antas å ha fått kjennskap til kontraktsbruddet. Gjør han ikke det, går hevningsretten tapt.

§ 265 Hindringer og transportavbrudd

Går det skip som transporterer eller skal transportere godset tapt eller blir uistandsettelig, bortfaller ikke derved transportørens plikt til å fullføre transporten.

Inntrer det hindringer som medfører at skipet ikke kan anløpe lossehavnen og losse godset eller at dette ikke kan skje uten urimelig opphold, kan transportøren istedet velge en annen rimelig lossehavn.

Om hevning av transportavtalen på grunn av krigsfare m v gjelder reglene i §§ 349 og 351.

Er en del av transporten utført når transportavtalen heves eller faller bort eller godset av annen grunn losses i en annen havn enn den avtalte lossehavn, kan transportøren kreve avstandsfrakt etter reglene i § 332.

§ 266 Tiltak på lasteierens vegne

Er det nødvendig å treffe særlige tiltak for å bevare eller transportere godset eller for å ivareta lasteierens interesse for øvrig, skal transportøren innhente forholdsordre fra ham.

Tillater ikke tiden eller forholdene ellers at forholdsordre innhentes, eller mottas den

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för någon annan avsändare.

Om avsändaren vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

265 § Transportavbrott och avståndsfrakt

Går det fartyg som transporterar eller som skall transportera godset förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, bortfaller på grund därav inte transportörens skyldighet att fullfölja transporten.

Om det uppkommer ett hinder som medför att fartyget inte kan anlöpa lossningshamnen och lossa godset eller detta inte kan ske inom skälig tid, får transportören i stället välja en annan lämplig lossningshamn.

I fråga om frånträdande av transportavtalet på grund av krigsfara tillämpas bestämmelserna i 349 och 351 §§.

Har en del av transporten utförts när avtalet hävs eller faller bort eller när godset av annan anledning lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har transportören rätt till avståndsfrakt enligt bestämmelserna i 332 §.

266 § Transportörens behörighet att handla på lastägarens vägnar

Blir det nödvändigt att vidta särskilda åtgärder för att bevara eller transportera godset eller i övrigt tillvarata lastägarens intressen, skall transportören inhämta anvisning från lastägaren.

Om tiden eller omständigheterna i övrigt inte medger att anvisning inhämtas eller mot-

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

modtages den ikke i tide, kan transportøren på lasteejerens vegne træffe de nødvendige dispositioner og repræsentere ham i sager vedrørende godset. Dispositioner, som er unødvendige, er dog bindende for lasteejeren, dersom trediemand var i god tro.

Stk. 3: Underretning om det, der er foretaget, skal gives efter reglerne i § 262, stk. 3.

§ 267. Lasteejerens ansvar for transportørens dispositioner.

Lasteejeren hæfter for de dispositioner, transportøren har foretaget, og for de udlæg, han har haft af hensyn til godset. Har transportøren handlet uden anvisning, svarer lasteejeren dog ikke med højere beløb end værdien ved transportens begyndelse af det gods, dispositionen eller udlægget omfattede.

UDLEVERING AF GODSET

§ 268. Transportørens udlevering af godset.

Stk. 1: Modtageren skal på bestemmelsesstedet tage imod godset på det sted og inden for det tidsrum, som transportøren har angivet. Godset skal udleveres på en sådan måde, at det let og sikkert kan modtages.

Stk. 2: Den, som legitimerer sig som modtager, kan undersøge godset før modtagelsen.

§ 269. Modtagerens pligt til at betale fragt m.v.

Stk. 1: Udleveres godset i henhold til konnossement, bliver modtageren ved at modtage godset forpligtet til at betale fragt og andre krav, som transportøren har ifølge

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

mottas anvisning inte i tid, får transportören på lastägarens vägnar vidta nödvändiga åtgärder och företräda denne i frågor som rör godset. Även om åtgärden inte var nödvändig är lastägaren bunden om tredje man var i god tro.

Underrättelse om de åtgärder som har vidtagits skall lämnas enligt 262 § 3 mom.

267 § Lastägarens ansvar för transportörens åtgärder

Lastägaren svarar för de åtgärder som transportören har vidtagit och de utgifter denne har haft för godsets behov. Om transportören har handlat utan anvisning svarar lastägaren dock inte med ett högre belopp än värdet vid transportens början av det gods som åtgärderna eller utgifterna avsåg.

UTLÄMNANDE AV GODSET

268 § Transportörens utlämnande av godset

Mottagaren skall på bestämmelseorten motta godset på den plats och inom den tid som transportören har angett. Godset skall lämnas ut på sådant sätt att det kan mottas bekvämt och säkert.

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

269 § Mottagarens skyldighet att betala frakt och andra fordringar

Lämnas godset ut mot konossement blir mottagaren genom att motta godset skyldig att betala frakt och andra fordringar som transportören har enligt konossementet.

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

ikke i tide, kan transportøren på lasteierens vegne treffe de nødvendige tiltak og representere ham i saker som gjelder godset. Disposisjoner som ikke er nødvendige, er likevel bindende for lasteieren hvis tredjemann var i god tro.

Underretning om det som er blitt foretatt, skal gis etter reglene i § 262 tredje ledd.

§ 267 Lasteierens ansvar for transportørens disposisjoner

Lasteieren svarer for de disposisjoner som transportøren har foretatt og de utlegg han har hatt av hensyn til godset. Har transportøren handlet uten forholdsordre, svarer lasteieren likevel ikke med høyere beløp enn verdien ved transportens begynnelse av det gods disposisjonen eller utlegget gjaldt.

UTLEVERING AV GODSET

§ 268 Transportørens utlevering av godset

Mottakeren skal på bestemmelsesstedet ta imot godset på det sted og innenfor det tidsrom som transportøren har angitt. Godset skal utleveres på slik måte at det lett og sikkert kan mottas.

Den som legitimerer seg som mottaker, kan undersøke godset før mottakelsen.

§ 269 Mottakerens plikt til å betale frakt m m

Utleveres godset mot konnossement, blir mottakeren ved å ta imot godset ansvarlig for frakt og andre krav som transportøren har ifølge konnossementet.

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

tas anvisning inte i tid, får transportören på lastägarens vägnar vidta nödvändiga åtgärder och företräda denne i frågor som rör godset. Även om åtgärden inte var nödvändig är lastägaren bunden om tredje man var i god tro.

Underrättelse om de åtgärder som har vidtagits skall lämnas enligt bestämmelserna i 262 § tredje stycket.

267 § Lastägarens ansvar för transportörens åtgärder

Lastägaren svarar för de åtgärder som transportören har vidtagit och de utgifter denne har haft för godsets behov. Om transportören har handlat utan anvisning svarar lastägaren dock inte med högre belopp än värdet vid transportens början av det gods som åtgärderna eller utgifterna avsåg.

UTLÄMNANDE AV GODSET

268 § Transportörens utlämnande av godset

Mottagaren skall på bestämmelseorten motta godset på den plats och inom den tid som transportören har angett. Godset skall lämnas ut på sådant sätt att det kan mottas bekvämt och säkert.

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

269 § Mottagarens skyldighet att betala frakt och andra fordringar

Lämnas godset ut mot konossement blir mottagaren genom att motta godset skyldig att betala frakt och andra fordringar som transportören har enligt konossementet.

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

konnossementet.

Stk. 2: Er godset udleveret på anden måde end i henhold til konnossement, er modtageren kun ansvarlig for fragt og andre krav i medfør af transportaftalen, når han har fået varsel om kravene ved udlevering eller vidste eller burde have vidst, at transportøren ikke havde fået betaling.

§ 270. Tilbageholdsret.

Stk. 1: Har transportøren krav i henhold til § 269 eller andre krav, som er sikret ved søpant i godset, jfr. § (251), er han ikke forpligtet til at udlevere godset, før modtageren enten har betalt kravene eller stillet sikkerhed. Når godset er udleveret, kan transportøren kræve sikkerheden frigivet, med mindre modtageren hindrer dette ved arrest eller forbud.

§ 271. Oplægning af gods.

Stk. 1: Afhentes godset ikke inden for det tidsrum, transportøren har angivet, eller i øvrigt inden rimelig tid, kan det oplægges under sikker forvaring for modtagerens regning.

Stk. 2: Underretning om, at godset er lagt op, skal gives i medfør af § 262, stk. 3. Der skal angives en rimelig frist, hvorefter godset kan sælges eller på anden måde bortskaffes i henhold til § 272.

§ 272. Transportørens beføjelse over gods, som ikke afhentes.

Stk. 1: Når den frist, der er fastsat i underretningen, er udløbet, jfr. § 271, stk. 2, kan transportøren sælge oplagt gods i den udstrækning, det er nødvendigt for at dække hans omkostninger og de i § 270 nævnte fordringer. Transportøren skal udvise omhu ved salget.

Stk. 2: Kan godset ikke sælges, eller er

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

Om godset har lämnats ut på annat sätt än mot konossement är mottagaren endast skyldig att betala frakt och andra fordringar enligt transportavtalet, om mottagaren har underrättats om fordringarna vid utlämnandet eller han insåg eller borde ha insett att transportören inte hade fått betalt.

270 § Rätt att hålla inne godset

Har transportören fordringar enligt 269 § eller andra fordringar för vilka säkerhet föreligger genom sjöpanträtt i godset enligt 219 §, är han inte skyldig att lämna ut godset förrän mottagaren antingen har betalt fordringarna eller ställt säkerhet för dem. När godset har utlämnats kan transportören ta säkerheten i anspråk om inte domstol på yrkande av mottagaren förbjuder detta.

271 § Uppläggning av gods

Avhämtas inte godset inom den tid transportören har angett eller eljest inom skälig tid får det läggas upp i säkert förvar för mottagarens räkning

Underrättelse om att godset har lagts upp skall lämnas enligt 262 § 3 mom. I underrättelsen skall anges en skälig frist efter vars slut försäljning av godset eller annat förfogande över det får ske enligt 272 §.

272 § Transportörens förfogande över gods som inte avhämtas

Sedan fristen enligt 271 § 2 mom. har löpt ut, har transportören rätt att sälja upplagt gods i den omfattning det är nödvändigt för att täcka kostnaderna vid försäljningen och fordringar som nämns i 270 §. Transportören skall förfara med omsorg vid försäljningen.

Om godset inte kan säljas eller om det är

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

Er godset utlevert på annen måte enn mot konnossement, er mottakeren bare ansvarlig for frakt og andre krav etter transportavtalen når han har fått varsel om kravene ved utleveringen eller han forsto eller burde ha forstått at transportøren ikke hadde fått betaling.

§ 270 Tilbakeholdsrett

Har transportøren krav etter § 269 eller andre krav som er sikret ved sjøpant i godset etter [nåværende sjølov] § 251, plikter han ikke å utlevere godset før mottakeren enten har betalt kravene eller har stilt sikkerhet. Når godset er utlevert, kan transportøren kreve dekning av sikkerheten med mindre mottakeren hindrer dette ved arrest eller midlertidig forføyning.

§ 271 Opplegging av gods

Avhentes ikke godset innenfor det tidsrom transportøren har angitt eller for øvrig innen rimelig tid, kan det legges opp under sikker forvaring for mottakerens regning.

Underretning om at godset er lagt opp, skal gis etter reglene i § 262 tredje ledd. Det skal angis en rimelig frist hvoretter godset kan selges eller på annen måte rådes over etter § 272.

§ 272 Transportørens råderett over gods som ikke avhentes

Når den frist som er fastsatt i underretningen etter § 271 annet ledd, er utløpt, kan transportøren selge opplagt gods i den utstrekning det er nødvendig for å dekke kostnadene ved salget og krav som nevnt i § 270. Transportøren skal vise omsorg ved salget.

Kan godset ikke selges eller er det åpenbart at kostnadene ved et salg ikke vil dek-

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

Om godset har lämnats ut på annat sätt än mot konossement är mottagaren endast skyldig att betala frakt och andra fordringar enligt transportavtalet, om mottagaren har underrättats om fordringarna vid utlämnandet eller han insåg eller borde ha insett att transportören inte hade fått betalt.

270 § Rätt att hålla inne godset

Har transportören fordringar enligt 269 § eller andra fordringar för vilka säkerhet föreligger genom sjöpanträtt i godset enligt [251] §, är han inte skyldig att lämna ut godset förrän mottagaren antingen har betalt fordringarna eller ställt säkerhet för dem.

271 § Uppläggning av gods

Avhämtas inte godset inom den tid transportören har angett eller eljest inom skälig tid får det läggas upp i säkert förvar för mottagarens räkning.

Underrättelse om att godset har lagts upp skall lämnas enligt bestämmelserna i 262 § tredje stycket. I underrättelsen skall anges en skälig frist efter vars slut försäljning av godset eller annat förfogande över detta får ske enligt 272 §.

272 § Transportörens förfogande över gods som inte har avhämtats

Sedan fristen enligt 271 § andra stycket har löpt ut, har transportören rätt att sälja upplagt gods i den omfattning det är nödvändigt för att täcka kostnaderna vid försäljningen och fordringar som nämns i 270 §.

Transportören skall förfara med omsorg vid försäljningen.

Om godset inte kan säljas eller om det är

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

det åbenbart, at omkostningerne ved et salg ikke vil kunne dækkes af salgssummen, kan transportøren råde over godset på anden forsvarlig vis.

§ 273. Afsenderens ansvar for fragt m.v.

Stk. 1: Udleveres godset til modtageren uden betaling af krav mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt, forbliver afsenderen ansvarlig, med mindre udleveringen medfører tab for afsenderen, og transportøren burde have indset dette.

Stk. 2: Transportøren er ikke forpligtet til at sælge oplagt gods for at få dækket fordringer mod afsenderen, som modtageren skulle have betalt. Finder salg sted, uden at fordringerne dækkes, er afsenderen ansvarlig for de udækkede fordringer.

TRANSPORTØRENS ERSTATNINGSANSVAR

§ 274. Ansvarsperioden.

Stk. 1: Transportøren er ansvarlig for godset, medens det er i hans varetægt i lastehavnen, under transporten og lossehavnen.

Stk. 2: Transportøren anses for at have godset i sin varetægt, jfr. stk. 1, fra det tidspunkt, han modtager godset fra aflasteren eller fra myndighed eller anden trediemand, til hvem godset skal leveres efter gældende love eller forskrifter i lastehavnen.

Stk. 3: Transportøren anses ikke længere for at have godset i sin varetægt, jfr. stk. 1,

a) når han har udleveret godset til modtageren,

b) eller dersom modtageren ikke modtager godset fra transportøren, når det er lagt op for modtagerens regning i overensstemmelse med aftalen eller gældende lov eller praksis i lossehavnen,

c) eller når han har overgivet godset til en

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

uppenbart att kostnaderna vid en försäljning inte skulle täckas av försäljningssumman, får transportören förfoga över godset på ett annat försvarligt sätt.

273 § Avsändarens ansvar för fordringar

Lämnas godset ut till mottagaren utan betalning av sådan fordran mot avsändaren som mottagaren skulle ha betalt, kvarstår avsändarens ansvar, om inte utlämnandet medför skada för avsändaren och transportören måste ha insett detta.

Transportören är inte skyldig att sälja upplagt gods för att få betalt för en sådan fordran mot avsändaren som mottagaren skulle ha betalt. Om försäljningen ändå sker utan att fordringarna täcks, är avsändaren ansvarig för bristen.

TRANSPORTÖRENS SKADESTÅNDSANSVAR

274 § Ansvarsperioden

Transportören är ansvarig för godset medan det är i hans vård i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen.

Transportören anses ha godset i sin vård enligt 1 mom. från den tidpunkt då han mottar godset från avlastaren eller från myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lastningshammen.

Transportören anses inte längre ha godset i sin vård enligt 1 mom.

1) när han har lämnat ut godset till mottagaren,

2) om mottagaren inte mottar godset från transportören, när detta lagts upp för mottagarens räkning i enlighet med avtalet eller enligt lag eller det som är brukligt i lossningshamnen, eller

3) när han har överlämnat godset till

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

kes av salgssummen, kan transportøren råde over godset på annen forsvarlig måte.

§ 273 Senderens ansvar for frakt m v

Utleveres godset til mottakeren uten betaling av krav mot senderen som mottakeren skulle ha betalt, er senderen fortsatt ansvarlig, med mindre utleveringen medfører tap for senderen og transportøren måtte ha innsett dette.

Transportøren plikter ikke å selge opplagt gods for å få dekket krav mot senderen som mottakeren skulle ha betalt. Finner salg likevel sted uten at kravene dekkes, er senderen fortsatt ansvarlig for resten.

TRANSPORTØRENS ERSTATNINGSANSVAR

§ 274 Ansvarsperioden

Transportøren er ansvarlig for godset mens det er i hans varetekt i lastehavnen, under transporten og i lossehavnen.

Transportøren anses å ha godset i sin varetekt etter første ledd fra det tidspunkt han mottar det fra avlasteren eller fra myndighet eller annen tredjemann som godset må leveres til etter lov eller regler i lastehavnen.

Transportøren anses ikke lenger å ha godset i sin varetekt etter første ledd:

1) når han har utlevert godset til mottakeren,

2) dersom mottakeren ikke tar imot godset fra transportøren, når det er lagt opp for mottakerens regning i samsvar med avtalen eller med lov eller praksis i lossehavnen, eller

3) når han har overlevert godset til myndighet eller annen tredjemann som godset

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

uppenbart att kostnaderna vid en försäljning inte skulle täckas av försäljningssumman, får transportören förfoga över godset på annat försvarligt sätt.

273 § Avsändarens ansvar för fordringar

Lämnas godset ut till mottagaren utan betalning av en sådan fordran mot avsändaren som mottagaren skulle ha betalt, kvarstår avsändarens ansvar, om inte utlämnandet medför skada för avsändaren och transportören måste ha insett detta.

Transportören är inte skyldig att sälja upplagt gods för att få betalt för en sådan fordran mot avsändaren som mottagaren skulle ha betalt. Om försäljning ändå sker utan att fordringarna täcks, är avsändaren ansvarig för bristen.

TRANSPORTÖRENS SKADESTÅNDSANSVAR

274 § Ansvarsperioden

Transportören är ansvarig för godset medan det är i hans vård i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen.

Transportören anses ha godset i sin vård enligt första stycket från den tidpunkt då han mottar godset från avlastaren eller från myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lastningshamnen.

Transportören anses inte längre ha godset i sin vård enligt första stycket

1. när han har lämnat ut godset till mottagaren;

2. om mottagaren inte mottar godset från transportören, när detta har lagts upp för mottagarens räkning i enlighet med avtalet eller enligt lag eller vad som är brukligt i lossningshamnen; eller

3. när han har överlämnat godset till myn-

Dansk text

Haag-Visby-alternativ

myndighed eller anden trediemand, til hvem godset efter gældende love eller forskrifter i lossehavnen skal overgives.

§ 275. Ansvar for ladningsskader.

Stk. 1: Transportøren er ansvarlig for tab som følge af, at godset bliver beskadiget eller går tabt, medens det er i hans varetægt, med mindre han godtgør, at fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han svarer for, ikke har forårsaget eller medvirket til tabet.

Stk. 2: Transportøren er ikke ansvarlig for tab, der skyldes foranstaltninger for at redde personer eller rimelige foranstaltninger med henblik på at bjærge skib eller anden ejendom til søs.

Stk. 3: Hvor fejl eller forsømmelse fra transportørens side sammen med anden årsag har fremkaldt tab, er transportøren kun ansvarlig i den udstrækning, tabet eller skaden skyldes fejlen eller forsømmelsen. Det påhviler dog transportøren at bevise, i hvilket omfang tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse på hans side.

Hamburg-alternativ

Stk. 1: Transportøren er ansvarlig for tab som følge af, at godset går tabt eller bliver beskadiget, såfremt den hændelse, som forårsagede tabet eller skaden, fandt sted, medens godset var i hans varetægt, jfr. § 274. Han er dog ikke ansvarlig, dersom han godtgør, at hverken han selv eller nogen, han hæfter for, har udvist fejl eller forsømmelse, men har gjort alt, hvad der med rimelighed kunne kræves for at undgå hændelsen og dens følger.

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna)

myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lossningshamnen.

275 § Ansvar för sakskada

Transportören är ansvarig för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas medan det är i hans hans vård ombord eller i land, om han inte visar att varken fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för har orsakat eller medverkat till skadan.

(Hamburgreglerna)

Transportören är ansvarig för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas om den händelse som orsakade förlusten eller skadan inträffade medan godset var i hans vård enligt 274 §. Han är dock inte ansvarig om han visar att varken han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse utan har vidtagit allt som skäligen kan begäras för att undvika händelsen och dess följder.

Transportören är inte ansvarig för skada som beror på åtgärder för att rädda personer eller på skäliga åtgärder för att bärga fartyg eller annan egendom till sjöss.

Om fel eller försummelse på transportörens sida tillsammans med någon annan orsak har föranlett skada, är transportören endast ansvarig i den mån skadan kan hänföras till felet eller försummelsen. Det åligger transportören att visa i vilken utsträckning skadan inte är att hänföra till fel eller försummelse på hans sida.

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

må overleveres til etter lov eller regler i lossehavnen.

§ 275 Ansvar for lasteskade

Transportøren er ansvarlig for tap som følge av at gods går tapt eller kommer til skade mens det er i hans varetekt om bord eller i land, med mindre han godtgjør at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av ham selv eller noen han svarer for.

Transportøren er ansvarlig for tap som følge av at godset går tapt eller skades, når hendelsen som forårsaket tapet eller skaden fant sted mens godset var i hans varetekt etter § 274. Han er likevel ikke ansvarlig om han godtgjør at verken han selv eller noen han svarer for har utvist feil eller forsømmelse, men har gjort alt som med rimelighet kunne kreves for å unngå hendelsen og dens følger.

Transportøren er ikke ansvarlig for tap som følge av tiltak for å redde personer eller rimelige tiltak for å berge skip eller annen eiendom til sjøs.

Når feil eller forsømmelse på transportørens side sammen med en annen årsak har ført til tap, er transportøren bare ansvarlig i den utstrekning tapet skyldes feilen eller forsømmelsen. Det påhviler transportøren å bevise i hvilken utstrekning tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse på hans side.

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

dighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lossningshamnen.

275 § Ansvar för sakskada

Transportören är ansvarig för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas medan det är i hans vård ombord eller i land, om han inte visar att varken fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för har orsakat eller medverkat till skadan.

Transportören är ansvarig för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas om den händelse som orsakade förlusten eller skadan inträffade medan godset var i hans vård enligt 274 §. Han är dock inte ansvarig om han visar att varken han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse utan har vidtagit allt som skäligen kan begäras för att undvika händelsen och dess följder.

Transportören är inte ansvarig för skada som beror på åtgärder för att rädda personer eller på skäliga åtgärder för att bärga fartyg eller annan egendom till sjöss.

Om fel eller försummelse på transportörens sida tillsammans med någon annan orsak har föranlett skada, är transportören endast ansvarig i den mån skadan kan hänföras till felet eller försummelsen. Det åligger transportören att visa i vilken utsträckning skadan inte är att hänföra till fel eller försummelse på hans sida.

Dansk text

Haag-Visby-alternativ

§ 276. Skade på grund af navigering og brand.

Stk. 1: Transportøren er ikke ansvarlig, såfremt han godtgør, at tab eller skade er en følge af:

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

2) brand, med mindre den er forårsaget ved fejl eller forsømmelse af transportøren selv.

Stk. 2: Transportøren er dog ansvarlig for tab som følge af usødygtighed, såfremt denne er en følge af, at han selv 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 transportøren.

Hamburg-alternativ

Stk. 1: Er godset tabt eller kommet til skade som følge af brand, er transportøren ansvarlig, dersom det godtgøres, at

a) branden er opstået som følge af fejl eller forsømmelse, udvist af transportøren eller nogen, han hæfter for, eller b) tabet eller skaden skyldes fejl eller forsømmelse, fordi transportøren eller dem, han hæfter for, ikke har gjort alt, hvad man med rimelighed kunne kræve for at slukke branden og afværge eller begrænse dens følger.

Stk. 2: Har der været brand om bord, kan der kræves sædvanlig besigtigelse for at klarlægge årsagerne til branden og omstændighederne omkring denne.

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna)

276 § Ansvar för skada på grund av oaktsam navigering och brand

Transportören är inte ansvarig om han visar att skadan beror på

1) fel eller försummelse som befälhavaren, medlem av besättningen, lots eller någon annan som har utfört arbete i fartygets tjänst har gjort sig skyldig till vid navigeringen eller handhavandet av fartyget, eller

2) brand som inte har orsakats genom fel eller försummelse av honom själv.

Transportören är dock ansvarig för skada som beror på att han eller någon som han svarar för har brustit i tillbörlig omsorg att göra fartyget sjövärdigt före resans början. Det åligger transportören att till befrielse från ansvar visa att sådan omsorg har iakttagits.

(Hamburgreglerna)

276 § Ansvar för skada på grund av brand

Har förlust av eller skada på godset orsakats av brand, är transportören ansvarig om det visas att

1) branden har uppstått på grund av fel eller försummelse av transportören eller någon som han svarar för, eller,

2) förlusten eller skadan har uppkommit på grund av fel eller försummelse genom att transportören eller någon som han svarar för inte har gjort allt som skäligen kan krävas för att släcka branden och avvärja eller begränsa följderna av den.

Om det har inträffat brand ombord skall, på begäran, sedvanlig besiktning ske för att klarlägga orsaken till branden och omständigheterna kring denna.

Denna paragraf gäller inte vid avtal om sjötransport i inrikes fart i Finland.

Norsk text

(Haag-Visby:)

§ 276 Tap som følge av nautisk feil og brann

Transportøren er ikke ansvarlig om han godtgjør at tapet er en følge av:

1) 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, eller

2) brann som ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv.

Transportøren er likevel ansvarlig for tap som følge av sjøudyktighet som skyldes at han selv eller noen han svarer for, ikke har utvist tilbørlig omhu med å sørge for at skipet var sjødyktig ved reisens begynnelse. Bevisbyrden for at tilbørlig omhu er utvist, påhviler transportøren.

(Hamburg:)

§ 276 Tap som følge av brann

Er godset gått tapt eller kommet til skade ved brann, er transportøren ansvarlig dersom det godtgjøres at:

1) brannen er oppstått som følge av feil eller forsømmelse av transportøren eller noen han svarer for, eller

2) tapet eller skaden skyldes feil eller forsømmelse fordi transportøren eller de han svarer for ikke har gjort alt som med rimelighet kunne kreves for å slukke brannen og avverge eller begrense dens følger.

Har det vært brann om bord, kan det kreves sedvanlig besiktigelse for å klarlegge årsakene til brannen og omstendighetene omkring denne.

Paragrafen her gjelder ikke ved avtale om sjøtransport i innenriksfart i Norge.

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna)

276 § Ansvar för skada på grund av oaktsam navigering och brand

Transportören är inte ansvarig om han visar att skadan beror på

1. fel eller försummelse som befälhavaren, medlem av besättningen, lots eller någon annan som har utfört arbete i fartygets tjänst har gjort sig skyldig till vid navigeringen eller handhavandet av fartyget; eller

2. brand som inte har orsakats genom fel eller försummelse av honom själv.

Transportören är dock ansvarig för skada som beror på att han eller någon som han svarar för har brustit i tillbörlig omsorg att göra fartyget sjövärdigt före resans början. Det åligger transportören att till befrielse från ansvar visa att sådan omsorg har iakttagits.

(Hamburgreglerna)

276 § Ansvar för skada på grund av brand

Har förlust av eller skada på godset orsakats av brand, är transportören ansvarig om det visas att

1. branden har uppstått på grund av fel eller försummelse av transportören eller någon som han svarar för; eller

2. förlusten eller skadan har uppkommit på grund av fel eller försummelse genom att transportören eller någon som han svarar för inte har gjort allt som skäligen kan krävas för att släcka branden och avvärja eller begränsa följderna av den.

Om det har inträffat brand ombord skall, på begäran, sedvanlig besiktning ske för att klarlägga orsaken till branden och omständigheterna kring denna.

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

§ 277. Ansvar for levende dyr.

Stk. 1: Transportøren er ikke ansvarlig for tab af eller skade på levende dyr, der er forbundet med de særlige risici ved sådanne transporter.

Stk. 2: Beviser transportøren, at han har fulgt de særlige instrukser, som er givet, og at tabet eller skaden kan skyldes sådanne risici, er han ikke ansvarlig med mindre det godtgøres, at tabet eller skaden helt eller delvist skyldtes fejl eller forsømmelse, udvist af ham selv eller nogen, han hæfter for.

§ 278. Ansvar for forsinkelse.

Stk. 1: Transportøren er ansvarlig ifølge bestemmelserne i §§ 275–277 for tab som følge af forsinkelse med godsets udlevering.

Stk. 2: Forsinkelse med udleveringen foreligger, når godset ikke til aftalt tid er blevet udleveret i den lossehavn, som følger af transportaftalen, eller dersom ingen frist for udlevering er aftalt, inden for det tidsrum, som det under de foreligg ende omstændigheder rimeligt at kræve af en omhyggelig transportør.

Stk. 3: Er godset ikke blevet udleveret inden 60 dage, regnet fra den dag, det i medfør af stk. 2 skulle have været udleveret, kan der kræves erstatning som for tab af godset, jfr. § 275.

§ 279. Beregning af erstatning for tingskader.

Stk. 1: Erstatning for tab af eller skade på godset beregnes med udgangspunkt i værdien af gods af samme slags på den plads og det tidspunkt, hvor godset i overensstemmelse med transportaftalen blev eller skulle have været udleveret.

Stk. 2: Værdien af godset skal fastsættes efter børsprisen eller i mangel heraf efter

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

277 § Ansvar för levande djur

Transportören är inte ansvarig för förlust av eller skada på levande djur som beror på de särskilda risker som är förenade med sådana transporter.

Om transportören visar att han har följt de särskilda anvisningar som har lämnats och att förlusten eller skadan kan vara att hänföra till sådana risker, ansvarar han inte, såvida det inte visas att förlusten eller skadan helt eller delvis har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för.

278 § Ansvar för dröjsmålsskada

Transportören är ansvarig enligt 275–277 §§ för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset.

Dröjsmål med utlämnandet av godset föreligger när godset inte har lämnats ut i den lossningshamn som följer av transportavtalet inom avtalad tid eller, om ingen frist har avtalats, inom den transporttid som det med hänsyn till omständigheterna är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör.

Om godset inte har lämnats ut inom 60 dagar räknat från den dag då det enligt 2 mom. skulle ha lämnats ut, får ersättning krävas såsom för förlust av godset enligt 275 §.

279 § Beräkning av ersättning för skakskada

Skadestånd på grund av att godset har gått förlorat eller skadats beräknas med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset enligt avtalet lämnades ut eller skulle ha lämnats ut.

Värdet av godset bestäms efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter mark-

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

§ 277 Ansvar for levende dyr

Transportøren er ikke ansvarlig for tap av eller skade på levende dyr som skyldes de særlige risiki ved slik transport.

Godtgjør transportøren at han har fulgt de særlige instruksjoner som er gitt, og at tapet eller skaden kan skyldes slike risiki, er han ikke ansvarlig med mindre det godtgjøres at tapet eller skaden helt eller delvis skyldtes feil eller forsømmelse av ham selv eller noen han svarer for.

§ 278 Ansvar for forsinkelse

Transportøren er ansvarlig etter reglene i §§ 275 til 277 for tap som følge av forsinket utlevering av godset.

Forsinket utlevering foreligger når godset ikke er utlevert i den lossehavn som følger av transportavtalen innen avtalt tid, eller, dersom ingen frist for utleveringen er avtalt, innen den transporttid som det etter forholdene er rimelig å kreve av en omsorgsfull transportør.

Er godset ikke utlevert innen 60 dager regnet fra den dag det etter annet ledd skulle ha vært utlevert, kan det kreves erstatning som for tap av godset etter § 275.

§ 279 Beregning av erstatning for tingskade

Erstatning for tap av eller skade på godset beregnes med utgangspunkt i verdien av gods av samme slag på det sted og det tidspunkt godset etter transportavtalen ble eller skulle ha vært utlevert.

Verdien av godset bestemmes etter børsprisen eller, i mangel herav, etter markedsprisen. Finnes verken børs- eller markeds-

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

277 § Ansvar för levande djur

Transportören är inte ansvarig för förlust av eller skada på levande djur som beror på de särskilda risker som är förenade med sådana transporter.

Om transportören visar att han har följt de särskilda anvisningar som har lämnats och att förlusten eller skadan kan vara att hänföra till sådana risker, ansvarar han inte, såvida det inte visas att förlusten eller skadan helt eller delvis har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för.

278 § Ansvar för dröjsmålsskada

Transportören är ansvarig enligt 275–277 §§ för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset.

Dröjsmål med utlämnandet av godset föreligger när godset inte har lämnats ut i den lossningshamn som följer av transportavtalet inom avtalad tid eller, om någon frist inte har avtalats, inom den transporttid som det med hänsyn till omständigheterna är skäligt att begära av en omsorgsfull transportör.

Om godset inte har lämnats ut inom 60 dagar räknat från den dag då det enligt andra stycket skulle ha lämnats ut, får ersättning krävas såsom för förlust av godset enligt 275 §.

279 § Beräkning av skadestånd vid sakskada

Skadestånd på grund av att godset har gått förlorat eller skadats beräknas med utgångspunkt i värdet av gods av samma slag på den plats och vid den tid godset enligt avtal lämnades ut eller skulle ha lämnats ut.

Värdet av godset bestäms efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset. Finns varken börs- eller mark-

Dansk text

Haag-Visby-alternativ

markedsprisen. Findes hverken børs- eller markedspris, bestemmes værdien efter den sdvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet.

§ 280. Ansvarsgrænser.

Transportørens ansvar skal ikke overstige 667 SDR for hvert kollo eller anden enhed af godset eller 2 SDR pr. kilo bruttovægt af det gods, som er tabt, skadet eller forsinket, afhængigt af, hvad der giver det højeste beløb. Ved trækningsrettighed forstås den i § 366 omhandlede møntenhed.

Stk. 1: Transportørens ansvar for tab af eller skade på gods er begrænset til 835 trækningsrettigheder for hvert kollo eller anden afskibningsenhed, eller – dersom ansvaret derved bliver højere – til 2,5 trækningsrettigheder pr. kg bruttovægt af det tabte eller skadede gods. Ved trækningsrettigheder forstås den i (§ 366) omhandlede møntenhed.

Stk. 2: Transportørens ansvar for forsinkelse med godsets udlevering er begrænset til et beløb, svarende til to og en halv gange den fragt, der skal betales for det forsinkede gods. Ansvaret skal dog ikke overstige den samlede fragt ifølge transportaftalen.

Stk. 3: Transportørens samlede ansvar i henhold til stykke 1 og 2 i denne paragraf skal ikke overstige den i stk. 1

Dansk text

Hamburg-alternativ

markedsprisen. Findes hverken børs- eller markedspris, bestemmes værdien efter den sdvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet.

§ 280. Ansvarsgrænser.

Transportørens ansvar skal ikke overstige 667 SDR for hvert kollo eller anden enhed af godset eller 2 SDR pr. kilo bruttovægt af det gods, som er tabt, skadet eller forsinket, afhængigt af, hvad der giver det højeste beløb. Ved trækningsrettighed forstås den i § 366 omhandlede møntenhed.

Stk. 1: Transportørens ansvar for tab af eller skade på gods er begrænset til 835 trækningsrettigheder for hvert kollo eller anden afskibningsenhed, eller – dersom ansvaret derved bliver højere – til 2,5 trækningsrettigheder pr. kg bruttovægt af det tabte eller skadede gods. Ved trækningsrettigheder forstås den i (§ 366) omhandlede møntenhed.

Stk. 2: Transportørens ansvar for forsinkelse med godsets udlevering er begrænset til et beløb, svarende til to og en halv gange den fragt, der skal betales for det forsinkede gods. Ansvaret skal dog ikke overstige den samlede fragt ifølge transportaftalen.

Stk. 3: Transportørens samlede ansvar i henhold til stykke 1 og 2 i denne paragraf skal ikke overstige den i stk. 1

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna)

nadspriset. Finns varken börs- eller marknadspris bestäms värdet efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet.

280 § Ansvarsgränser

Transportörens ansvar är begränsat till 667 särskilda dragningsrätter för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvaret därigenom blir högre, till 2 särskilda dragningsrätter för varje kilo av det berörda godsets bruttovikt. Vad som förstås med en särskild dragningsrätt anges i [279a §].

Transportörens ansvar när gods har gått förlorat eller skadats är begränsat till 835 särskilda dragningsrätter för varje kolli eller annan skeppningsenhet eller, om ansvaret därigenom blir högre, till 2,5 särskilda dragningsräter för varje kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt. Vad som förstås med en särskild dragningsrätt anges i [279a §].

Transportörens ansvar för dröjsmål med utlämnandet av godset är begränsat till ett belopp motsvarande två och en halv gånger frakten för det fördröjda godset.

Ansvarsbeloppet får dock inte överstiga den totala frakten enligt transportavtalet.

Transportörens sammanlagda ansvar enligt 1 och 2 mom. får inte överstiga den

Finlandssvensk text

(Hamburgreglerna)

Norsk text

(Haag-Visby:)

pris, bestemmes verdien etter vanlig verdi av gods av samme art og kvalitet.

§ 280 Ansvarsgrenser

Transportørens ansvar skal ikke overstige 667 SDR for hvert kollo eller annen enhet av godset eller 2 SDR for hvert kilogram av bruttovekten av det gods som er tapt, skadet eller forsinket. Den av ansvarsgrensene som gir det høyeste ansvar, skal anvendes. Med SDR forstås den regneenhet som er nevnt i [nåværende sjølov] § 373.

(Hamburg:)

Transportørens ansvar ved tap av eller skade på gods er begrenset til 835 SDR for hvert kollo eller annen skipningsenhet eller, om ansvaret derved blir høyere, til 2,5 SDR for hvert kilogram av bruttovekten av det gods som er tapt eller skadet. Med SDR forstås den regneenhet som er nevnt i [nåværende sjølov] § 373.

Transportørens ansvar for forsinket utlevering av godset er begrenset til et beløp lik to og en halv ganger frakten for det forsinkede godset. Ansvaret skal dog ikke overstige den samlede frakt etter transportavtalen.

Transportørens samlede ansvar etter første og annet ledd skal ikke overstige den ansvarsgrense som ville ha gjeldt etter første ledd ved tap av alt det gods ansvaret gjelder.

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna)

nadspris bestäms värdet efter det gängse värdet på gods av samma slag och kvalitet.

280 § Ansvarsgränser

Transportörens ansvar är begränsat till 667 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje kolli eller annan enhet av godset eller, om ansvaret därigenom blir högre, till 2 SDR för varje kilo av det berörda godsets bruttovikt. Vad som förstås med SDR anges i [369] §.

(Hamburgreglerna)

Transportörens ansvar när gods har gått förlorat eller skadats är begränsat till 835 särskilda dragningsrätter (SDR) för varje kolli eller annan skeppningsenhet eller, om ansvaret därigenom blir högre, till 2,5 SDR för varje kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt. Vad som förstås med SDR anges i [369] §.

Transportörens ansvar för dröjsmål med utlämnandet av godset är begränsat till ett belopp motsvarande två och en halv gånger frakten för det fördröjda godset. Ansvarsbeloppet får dock inte överstiga den totala frakten enligt transportavtalet.

Transportörens sammanlagda ansvar enligt första och andra styckena får inte överstiga den ansvarsgräns som skulle ha gällt enligt förs-

Dansk text

Haag-Visby-alternativ

Hamburg-alternativ

anførte ansvarsgrænse, som ville være gældende i tilfælde af tab af alt det gods, som erstatningsansvaret omfatter.

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna)

(Hamburgreglerna)

ansvarsgräns som skulle ha gällt enligt 1 mom. vid förlust av allt det gods som ansvaret gäller.

Vid avtal om sjötransport inom Finland är transportörens ansvar begränsat till 17 särskilda dragningsrätter för varje kilo av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt. Ansvaret för dröjsmål får inte överstiga den totala frakten enligt transportavtalet.

§ 281. Ansvarsgrænsen for enhedslastet gods.

Anvendes container, pallet eller lignende transportindretning til at samle godset, skal ethvert kollo eller enhver anden enhed, der er anført i transportdokumentet som pakket i vedkommende indretning, anses som et kollo eller en enhed ved anvendelsen af § 280. Bortset herfra skal godset i indretning anses som én enhed. Er selve transportindretningen gået tabt eller blevet beskadiget, skal de nne anses som en særskilt enhed, med mindre den ejes af eller på anden måde er stillet til rådighed af transportøren.

281 § Ansvarsgränsen för enhetslastat gods

Har en container, lastpall eller liknande transportanordning använts för att sammanföra godset, skall vid tillämpning av 280 § varje kolli eller annan enhet som enligt transportdokumentet är förpackad i transportanordningen, anses som ett kolli eller en enhet. I övrigt skall godset i transportanordningen anses som en enhet. Om själva transportanordningen har gått förlorad eller skadats, skall denna anses som en särskild enhet om den inte ägs eller på annat sätt har tillhandahållits av transportören.

§ 282. Ansvar som ikke grundes på transportaftalen.

Stk. 1: Bestemmelserne om transportørens indsigelser og ansvarsbegrænsninger skal finde anvendelse, selv om kravet ikke grundes på transportaftalen.

Stk. 2: Bestemmelserne om transportørens indsigelser og ansvarsbegrænsninger finder tilsvarende anvendelse, dersom kravet rejses mod nogen, som transportøren hfter for, og han beviser, at han handlede i

282 § Ansvar som inte grundar sig på transportavtalet

Stadgandena om frihet från och begränsning av transportörens ansvar gäller även om talan mot honom inte grundas på transportavtalet.

Stadgandena om frihet från och begränsning av transportörens ansvar har motsvarande tillämpning om talan väcks mot någon som transportören svarar för och denne visar att han har handlat i tjänsten eller för

Norsk text

(Haag-Visby:)

Ved avtale om sjøtransport i innenriksfart i Norge er transportørens ansvar begrenset til 17 SDR for hvert kilogram av bruttovekten av det gods som er tapt eller skadet. Ansvaret for forsinkelse skal ikke overstige den samlede frakt etter transportavtalen.

(Hamburg:)

Ved avtale om sjøtransport i innenriksfart i Norge er transportørens ansvar begrenset til 17 SDR for hvert kilogram av bruttovekten av det gods som er tapt eller skadet.

§ 281 Ansvarsgrensen ved enhetslastet gods

Brukes container, pall eller lignende transportinnretning for å samle godset, skal hvert kollo eller annen enhet som i transportdokumentet angis å være pakket i innretningen, anses som ett kollo eller én enhet ved anvendelsen av § 280. For øvrig skal godset i transportinnretningen anses som én enhet. Er transportinnretningen selv gått tapt eller blitt skadet, anses denne som en særskilt enhet med mindre den er eiet eller på annen måte skaffet av transportøren.

§ 282 Ansvar som ikke grunnes på transportavtalen

Reglene om transportørens innsigelser og grensene for hans ansvar gjelder selv om kravet mot ham ikke grunnes på transportavtalen.

Reglene om transportørens innsigelser og grensene for hans ansvar gjelder tilsvarende hvis kravet rettes mot noen transportøren svarer for, og denne godtgjør at han har handlet i tjenesten eller for å fullføre opp-

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna)

(Hamburgreglerna)

ta stycket vid förlust av allt det gods som ansvaret gäller.

281 § Ansvarsgränsen för enhetslastat gods

Har en container, lastpall eller liknande transportanordning använts för att sammanföra godset, skall vid tillämpning av 280 § varje kolli eller annan enhet som enligt transportdokumentet är förpackad i transportanordningen, anses som ett kolli eller en enhet. I övrigt skall godset i transportanordningen anses som en enhet. Om själva transportanordningen har gått förlorad eller skadats, skall denna anses som en särskild enhet om den inte ägs eller på annat sätt har tillhandahållits av transportören.

282 § Ansvar som inte grundas på transportavtalet

Bestämmelserna om frihet från och begränsning av transportörens ansvar gäller även om talan mot honom inte grundas på transportavtalet.

Bestämmelserna om frihet från och begränsning av transportörens ansvar har motsvarande tillämpning om talan förs mot någon som transportören svarar för och denne visar att han har handlat i tjänsten eller för

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

udøvelsen af tjenesten eller for at fuldføre opgaven.

Stk. 3: Det samlede ansvar, som kan pålægges transportøren og dem, han hæfter for, kan ikke i noget tilfælde overstige de ansvarsgrnser, som fremgår af § 280.

§ 283. Tab af retten til ansvarsbegrænsning.

Den ansvarlige kan ikke begrænse sit ansvar, hvis det godtgøres, at han selv har forvoldt tabet forsætligt eller groft uagtsomt og med forståelse af, at sådant tab sandsynligvis ville blive forårsaget.

§ 284. Ansvar for dækslast.

Stk. 1: Transporteres gods på dæk, i strid med bestemmelsen i § 263, er transportøren, uanset §§ 275–278, ansvarlig for sådanne skader, som udelukkende er en følge af transporten på dæk. Særlige bestemmelser om ansvaret findes i §§ 280 og 283.

Stk. 2: Er gods transporteret på dæk i strid med en udtrykkelig aftale om transport under dæk, foreligger der ikke ret til ansvarsbegrnsning efter dette kapitel.

§ 285. Transportørens ansvar for undertransportør.

Stk. 1: Udføres transporten helt eller delvist af en undertransportør, forbliver transportøren dog ansvarlig i medfør af bestemmelserne i dette kapitel, som om han selv havde udført hele transporten.

Stk. 2: Er det udtrykkeligt aftalt, at en bestemt del af transporten skal udføres af en navngiven undertransportør, kan transportøren forbeholde sig ansvarsfrihed for tab, forårsaget ved en hændelse, der indtræffer, medens godset er i undertransportørens varetgt. Bevisbyrden for, at tabet er forårsaget af en sådan hændelse, påhviler transportø-

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

uppdragets fullgörande.

Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och de personer som han svarar för, får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 280 §.

283 § Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte för den som visas själv ha orsakat skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

284 § Ansvar för däckslast

Transporteras gods på däck i strid med 263 § är transportören, oavsett 275–278 §§, ansvarig för skada som uteslutande är en följd av transporten på däck. I fråga om ansvarets omfattning gäller 280 och 283 §§.

Om gods har transporterats på däck i strid med ett uttryckligt avtal om transport under däck föreligger inte rätt till ansvarsbegränsning enligt detta kapitel.

285 § Transportörens ansvar för undertransportör

Utförs transporten helt eller delvis av en undertransportör förblir transportören ansvarig enligt stadgandena i detta kapitel som om han själv hade utfört hela transporten.

Om det uttryckligen har avtalats att en bestämd del av transporten skall utföras av en namngiven undertransportör, får transportören förbehålla sig frihet från ansvar för skada som orsakas av en händelse vilken inträffar medan godset är i undertransportörens vård. Det åligger transportören att visa att skadan har orsakats av en sådan händelse.

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

draget.

Det samlede ansvar som kan pålegges transportøren og de personer han svarer for, skal ikke overstige ansvarsgrensene etter § 280.

§ 283 Tap av retten til ansvarsbegrensning

En ansvarlig kan ikke begrense sitt ansvar dersom det godtgjøres at han selv har voldt tapet forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

§ 284 Ansvar for dekkslast

Transporteres gods på dekk i strid med § 263, er transportøren uansett reglene i §§ 275 til 278, ansvarlig for tap som utelukkende er en følge av transporten på dekk. Om ansvarets omfang gjelder §§ 280 og 283.

Er gods transportert på dekk i strid med uttrykkelig avtale om transport under dekk, foreligger ikke rett til ansvarsbegrensning etter dette kapittel.

§ 285 Transportørens ansvar for undertransportør

Utføres transporten helt eller delvis av en undertransportør, forblir transportøren ansvarlig etter reglene i dette kapittel som om han selv hadde utført hele transporten.

Er det uttrykkelig avtalt at en bestemt del av transporten skal utføres av en navngitt undertransportør, kan transportøren forbeholde seg ansvarsfrihet for tap voldt ved hendelse som inntreffer mens godset er i undertransportørens varetekt. Transportøren har bevisbyrden for at tapet er voldt ved en slik hending.

Forbehold etter annet ledd kan likevel ik-

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

uppdragets fullgörande.

Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och de personer som han svarar för, får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 280 §.

283 § Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte för den som visas själv ha orsakat skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

284 § Ansvar för däckslast

Transporteras gods på däck i strid med 263 § är transportören, oavsett bestämmelserna i 275–278 §§, ansvarig för skada som uteslutande är en följd av transporten på däck. I fråga om ansvarets omfattning gäller 280 och 283 §§.

Om gods har transporterats på däck i strid med ett uttryckligt avtal om transport under däck föreligger inte rätt till ansvarsbegränsning enligt detta kapitel.

285 § Transportörens ansvar för undertransportör

Utförs transporten helt eller delvis av en undertransportör förblir transportören ansvarig enligt bestämmelserna i detta kapitel som om han själv hade utfört hela transporten.

Om det uttryckligen har avtalats att en bestämd del av transporten skall utföras av en namngiven undertransportör, får transportören förbehålla sig frihet från ansvar för skada som orsakas av en händelse vilken inträffar medan godset är i undertransportörens vård. Det åligger transportören att visa att skadan har orsakats av en sådan händel-

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

ren.

Stk. 3: Et forbehold i medfør af stk. 2 er dog uden virkning, såfremt retslige skridt ikke kan tages mod undertransportøren ved en domstol, der er kompetent i medfør af §§ 310–311.

§ 286. Undertransportørens ansvar.

Undertransportøren er ansvarlig for den del af transporten, han udfører, efter de samme bestemmelser som transportøren. §§ 282 og 283 finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 2: Har transportøren påtaget sig ansvar, der ikke er pålagt ham i dette kapitel, eller givet afkald på sådanne rettigheder, er undertransportøren kun bundet, såfremt han har givet skriftligt samtykke hertil.

§ 287. Fælles ansvar.

Stk. 1: Er både transportøren og undertransportøren ansvarlig, hæfter de solidarisk.

Stk. 2: Det samlede ansvar, som kan pålægges transportøren og undertransportøren samt de personer, de hæfter for, kan ikke overstige de i § 280 fastlagte ansvarsgrænser, med mindre andet følger af § 283.

Stk. 3: Bestemmelserne i dette kapitel om ansvar udgør ingen hindring for aftale om regres mellem transportøren og undertransportøren.

§ 288. Reklamation.

Stk. 1: Er godset udleveret, uden at modtageren har givet transportøren skriftlig meddelelse om tab eller skade, som modtageren har opdaget eller burde

Stk. 1: Dersom modtageren ikke senest første hverdag efter den dag, godset blev overleveret til ham, har givet transportøren skriftlig underretning om

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

Förbehåll enligt 2 mom. är dock utan verkan om talan inte kan väckas mot undertransportören vid en domstol som anges i 310 §.

286 § Undertransportörens ansvar

Undertransportören är ansvarig enligt samma regler som transportören för den del av transporten som han utför. Stadgandena i 282 och 283 §§ har motsvarande tillämpning.

Om transportören har åtagit sig ansvar utöver det som följer av detta kapitel eller avstått från rättigheter enligt detta kapitel, är undertransportören bunden endast om han har lämnat skriftligt samtycke.

287 § Gemensamt ansvar

Är både transportören och undertransportören ansvariga svarar de solidariskt.

Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och undertransportören och de personer som de svarar för får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 280 §, om inte annat följer av 283 §.

Stadgandena i detta kapitel utgör inte hinder för avtal om regress mellan transportören och undertransportören.

288 § Reklamation

Har godset lämnats ut utan att mottagaren skriftligen underrättat transportören om minskning eller skada som han har eller borde ha iakttagit, och om

Har mottagaren inte senast första vardagen efter den dag då godset överlämnades till honom skriftligen underrättat transportören om förlust eller skada

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

ke gjøres gjeldende dersom sak ikke kan reises mot undertransportøren ved domstol som er kompetent i samsvar med § 310.

§ 286 Undertransportørens ansvar

Undertransportøren er ansvarlig for den del av transporten han utfører, etter samme regler som transportøren. Reglene i §§ 282 og 283 gjelder tilsvarende.

Har transportøren påtatt seg forpliktelser utover det som følger av dette kapittel eller fraskrevet seg slike rettigheter, er undertransportøren bare bundet av dette når han har gitt skriftlig samtykke.

§ 287 Felles ansvar

Er både transportøren og undertransportøren ansvarlige, hefter de solidarisk.

Det samlede ansvar som kan pålegges transportøren og undertransportøren og de personer de svarer for, skal ikke overstige ansvarsgrensene etter § 280 med mindre annet følger av § 283.

Reglene i dette kapittel er ikke til hinder for avtale om regress mellom transportøren og undertransportøren.

§ 288 Reklamasjon

Er godset utlevert uten at mottakeren har gitt transportøren skriftlig melding om tap eller skade som mottakeren hadde oppdaget eller burde ha oppda-

Har mottageren ikke senest første hverdag etter den dag godset ble overlevert til ham, gitt transportøren skriftlig melding om tap av eller skade på

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

se.

Förbehåll enligt andra stycket är dock utan verkan om talan inte kan väckas mot undertransportören vid en domstol som anges i 310 §.

286 § Undertransportörens ansvar

Undertransportören är ansvarig enligt samma regler som transportören för den del av transporten som han utför. Bestämmelserna i 282 och 283 §§ har motsvarande tillämpning.

Om transportören har åtagit sig ansvar utöver vad som följer av detta kapitel eller avstått från rättigheter enligt detta kapitel, är undertransportören bunden endast om han har lämnat skriftligt samtycke.

287 § Gemensamt ansvar

Är både transportören och undertransportören ansvariga svarar de solidariskt.

Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och undertransportören och de personer som de svarar för, får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 280 §, om inte annat följer av 283 §.

Bestämmelserna i detta kapitel utgör inte hinder för avtal om regress mellan transportören och undertransportören.

288 § Reklamation

Har godset lämnats ut till mottagaren utan att denne skriftligen underrättat transportören om minskning eller skada som han har eller borde ha iakttagit,

Har mottagaren inte senast första vardagen efter den dag då godset överlämnades till honom skriftligen underrättat transportören om förlust eller skada

Dansk text

Haag-Visby-alternativ

have opdaget, og om tabets eller skadens almindelige natur, anses alt gods for udleveret i den stand, som beskrevet i transportdokumentet, hvis ikke modbevis føres. Kunne tabet eller skaden ikke opdages, gælder det samme, hvis den skriftlige meddelelse ikke er givet senest tre dage efter udleveringen.

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

Stk. 3: Transportøren er ikke ansvarlig for tab som følge af forsinkelse med udleveringen, med mindre skriftlig underretning er blevet givet inden 60 dage efter, at godset blev overleveret til modtageren.

Stk. 4: Underretning kan gives til den undertransportør, som har udleveret godset, eller til transportøren.

Hamburg-alternativ

tab eller skade på godset og om, hvad slags tab eller skade, det gælder, anses godset i mangel af modbevis for udleveret i en sådan stand, som beskrevet i transportdokumentet, eller, hvis et sådant dokument ikke er udstedt, i god synlig stand. Var tabet eller skaden ikke synlig ved overleveringen, gælder tilsvarende, hvis skriftlig underretning ikke er givet inden 15 dage efter, at godset blev overleveret til modtageren.

Stk. 2: Skriftlig underretning er ikke fornøden for tab eller skade, som er konstateret ved fælles undersøgelse af godset.

§ 289. Bidrag til almindeligt havari.

Bestemmelserne om transportørens ansvar for tab af eller skade på gods i §§ 274–288 er tillige afgørende for modtagerens ret

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna)

minskningens eller skadans allmänna art, anses godset utlämnat sådant det har beskrivits i transportdokumentet, om annat inte visas. Om minskningen eller skadan inte kunde iakttas vid utlämnandet, gäller detsamma om sådan underrättelse inte har lämnats senast tre dagar därefter.

(Hamburgreglerna)

och om förlustens eller skadans allmänna beskaffenhet (reklamation), anses godset, om annat inte visas, utlämnat sådant det har beskrivits i transportdokumentet eller, om sådant dokument inte har utfärdats, i gott synligt tillstånd. Om förlusten eller skadan inte kunde iakttas vid överlämnandet, gäller detsamma om skriftlig underrättelse inte har lämnats inom 15 dagar därefter.

Skriftlig underrättelse behöver inte lämnas om förlust eller skada som har konstaterats vid gemensam besiktning av godset.

Transportören är inte ansvarig för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset om inte skriftlig underrättelse har lämnats till transportören inom 60 dagar efter att godset överlämnades till mottagaren.

Underrättelse får lämnas till den undertransportör som har lämnat ut godset eller till transportören.

289 § Bidrag vid gemensamt haveri

Stadgandena i 274–288 §§ om transportörens ansvar för förlust av eller skada på gods gäller även i fråga om mottagarens rätt att

Norsk text

(Haag-Visby:)

get, og om hva slags tap eller skade det gjelder, anses alt gods for utlevert i slik stand som beskrevet i transportdokumentet når annet ikke godtgjøres. Var tapet eller skaden ikke synlig ved utleveringen, gjelder det samme om skriftlig melding ikke er gitt senast tre dagar etter utleveringen.

(Hamburg:)

godset, og om hva slags tap eller skade det gjelder, anses godset, når annet ikke godtgjøres, for utlevert i slik stand som beskrevet i transportdokumentet, eller om det ikke er utstedt transportdokument, i god synlig tilstand. Var tapet eller skaden ikke synlig ved overleveringen, gjelder det samme om skriftlig medling ikke er gitt innen 15 dager deretter.

Skriftlig melding trenges ikke for tap eller skade som er fastslått ved felles besiktigelse av godset.

Transportøren er ikke ansvarlig for tap som følge av forsinket utlevering, med mindre det er gitt skriftlig melding innen 60 dager etter at godset ble overlevert til mottakeren.

Melding kan gis til den undertransportør som har utlevert godset, eller til transportøren.

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna)

och om minskningens eller skadans allmänna art, anses godset utlämnat sådant det har beskrivits i transportdokumentet, om annat inte visas. Om minskningen eller skadan inte kunde iakttas vid utlämnandet, gäller detsamma om sådan underrättelse inte har lämnats senast tre dagar därefter.

(Hamburgreglerna)

och om förlustens eller skadans allmänna beskaffenhet, anses godset, om annat inte visas, utlämnat sådant det har beskrivits i transportdokumentet eller, om sådant dokument inte har utfärdats, i gott synligt tillstånd. Om förlusten eller skadan inte kunde iakttas vid överlämnandet gäller detsamma om skriftlig underrättelse inte har lämnats inom 15 dagar därefter.

Skriftlig underrättelse behöver inte lämnas om förlust eller skada som har konstaterats vid gemensam besiktning av godset.

Transportören är inte ansvarig för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset om inte skriftlig underrättelse har lämnats till transportören inom 60 dagar efter det att godset överlämnades till mottagaren.

Underrättelse får lämnas till den undertransportör som har lämnat ut godset eller till transportören.

§ 289 Felleshavaribidrag

Reglene om transportørens ansvar for tap av eller skade på gods i §§ 274 til 288 gjelder tilsvarende for mottakerens rett til å nekte å

289 § Bidrag vid gemensamt haveri

Bestämmelserna i 274–288 §§ om transportörens ansvar för förlust av eller skada på gods gäller även i fråga om mottagarens rätt

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

til at nægte at bidrage til almindeligt havari, og for transportørens pligt til at erstatte bidrag til almindeligt havari eller bjærgeløn, som modtageren har betalt.

AFSENDERENS ERSTATNINGSANSVAR

§ 290. Almindelig ansvarsregel.

Afsenderen er ikke ansvarlig for tab, der rammer transportøren eller undertransportøren, herunder skade på skibet, med mindre tabet skyldes fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han hæfter for. Ej heller er de personer, afsenderen hæfter for, ansvarlige for sådant tab eller sådan skade, med mindre tabet skyldes fejl eller forsømmelse af ham selv eller nogen, han hæfter for.

§ 291. Farligt gods.

Stk. 1: Har afsenderen overleveret farligt gods til transportøren eller en undertransportør uden at oplyse om godsets farlige beskaffenhed og nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, jfr. § 257, og har den, som har modtaget godset, ikke på anden måde kendskab til dets farlige beskaffenhed, er afsenderen ansvarlig over for transportøren og enhver undertransportør for omkostninger og andet tab, der hidrører fra transporten af sådant gods. Transportøren eller undertransportøren kan efter forholdene losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre godset uden pligt til at betale erstatning.

Stk. 2: Den, som har modtaget godset i sin varetægt med kendskab til dets farlige egenskaber, kan ikke påberåbe sig stk. 1.

Stk. 3: Gods, som viser sig at udgøre fare for person eller ejendom, kan transportøren i andre tilfælde efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller tilintetgøre uden pligt til at betale erstatning.

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

vägra betala bidrag vid gemensamt haveri och transportörens skyldighet att utge ersättning för sådant bidrag eller bärgarlön som mottagaren har betalt.

AVSÄNDARENS SKADESTÅNDSANSVAR

290 § Allmän regel om skadeståndsansvaret

Avsändaren är inte ansvarig för skada som har uppkommit för transportören eller undertransportören, inbegripet skada på fartyget, om inte skadan har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för. Den för vilken avsändaren svarar är inte heller ansvarig om inte skadan har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för.

291 § Farligt gods

Har avsändaren överlämnat farligt gods till transportören eller till en undertransportör utan att enligt 257 § upplysa om godsets farliga beskaffenhet och nödvändiga säkerhetsåtgärder och har den som mottar godset inte heller eljest kännedom om dess farliga beskaffenhet, är avsändaren ansvarig mot transportören och varje undertransportör för kostnader och annan skada som uppkommer med anledning av transporten av sådant gods. Transportören eller undertransportören får i sådant fall efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att betala ersättning.

Den som har omhändertagit godset med kännedom om dess farliga beskaffenhet får dock inte åberopa 1 mom.

Gods som visar sig utgöra fara för person eller egendom, får transportören efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra utan skyldighet att betala ersättning.

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

betale felleshavaribidrag og for transportørens plikt til å erstatte felleshavaribidrag eller bergelønn som mottakeren har betalt.

SENDERENS ERSTATNINGSANSVAR

§ 290 Alminnelig ansvarsregel

Senderen er ikke ansvarlig for tap voldt transportøren eller undertransportøren, herunder skade på skipet, med mindre tapet skyldes feil eller forsømmelse av ham selv eller noen han svarer for. Heller ikke er noen som senderen svarer for, ansvarlig, med mindre tapet skyldes feil eller forsømmelse av ham selv eller noen han svarer for.

§ 291 Farlig gods

Har senderen overlevert farlig gods til transportøren eller en undertransportør uten å opplyse om godsets farlige beskaffenhet og nødvendige sikkerhetstiltak i samsvar med § 257, og kjenner den som mottar godset ikke ellers til dets farlige beskaffenhet, er senderen ansvarlig overfor transportøren og enhver undertransportør for kostnader og annet tap som følge av transporten av slikt gods. Transportøren eller undertransportøren kan etter forholdene losse, uskadeliggjøre eller ødelegge godset uten plikt til å betale erstatning.

Den som har mottatt godset i sin varetekt med kjennskap til dets farlige beskaffenhet, kan ikke påberope reglene i første ledd.

Gods som viser seg å innebære fare for person eller eiendom, kan transportøren etter forholdene losse, uskadeliggjøre eller ødelegge uten plikt til å betale erstatning.

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

att vägra betala bidrag vid gemensamt haveri och transportörens skyldighet att utge ersättning för sådant bidrag eller bärgarlön som mottagaren har betalt.

AVSÄNDARENS SKADESTÅNDSANSVAR

290 § Allmän regel om skadeståndsansvaret

Avsändaren är inte ansvarig för skada som har uppkommit för transportören eller undertransportören, inbegripet skada på fartyget, om inte skadan har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för. Den för vilken avsändaren svarar är inte heller ansvarig om inte skadan har orsakats av fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för.

291 § Farligt gods

Har avsändaren överlämnat farligt gods till transportören eller till en undertransportör utan att enligt 257 § upplysa om godsets farliga beskaffenhet och nödvändiga säkerhetsåtgärder och har den som mottar godset inte heller eljest kännedom om dess farliga beskaffenhet, är avsändaren ansvarig mot transportören och varje undertransportör för kostnader och annan skada som uppkommer med anledning av transporten av sådant gods. Transportören eller undertransportören får i sådant fall efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att betala ersättning.

Den som har omhändertagit godset med kännedom om dess farliga beskaffenhet får dock inte åberopa bestämmelserna i första stycket.

Gods som visar sig utgöra fara för person eller egendom, får transportören efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra utan skyldighet att betala ersättning.

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

KONOSSEMENT OG ANDRE TRANSPORTDOKUMENTER

§ 292. Konnossement.

Stk. 1: Ved et konnossement (Bill of Lading) forstås et dokument,

1) der tjener som bevis for en aftale om søtransport, og at transportøren har modtaget eller lastet godset, og

2) betegner sig som konnossement eller som indeholder en bestemmelse om, at transportøren påtager sig kun at udlevere godset mod dokumentets tilbagelevering.

Stk. 2: Et konnossement kan udstedes til en bestemt person eller ordre eller til ihaendehaveren. Selv om konnossementet er udstedt til en bestemt person, anses det som ordrekonnossement, med mindre udstederen har taget forbehold mod overdragelse ved ordene "ikke til ordre" eller lignende.

Stk. 3: I forholdet mellem transportøren og indehaver af konnossementet, som ikke er afsender, bestemmer konnossementet vilkårene for befordring og udlevering af godset. Bestemmelser i transportaftalen, der ikke er optaget i konnossementet, kan ikke gøres gaeldende over for sådan indehaver, medmindre konnossementet henviser til dem.

§ 293. Gennemgangskonnossement.

Stk. 1: Ved gennemgangskonnossement forstås et konnossement, hvor det angives, at transporten af godset skal udføres af flere end én transportør.

Stk. 2: Den, som udsteder gennemgangskonnossement, skal sørge for, at særskilt konnossement, udstedt for en del af transporten, angiver, at godset er under transport på gennemgangskonnossement.

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

KONOSSEMENT OCH ANDRA TRANSPORTDOKUMENT

292 § Konossement

Med konossement (*bill of lading*) förstås ett dokument som

1) utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har mottagit eller lastat godset och

2) betecknas med ordet konossement eller innehåller ett åtagande av transportören att lämna ut godset endast mot att dokumentet återställs.

Konossement får ställas till viss man, till viss man eller order eller till innehavaren. Ett konossement som är ställt till viss man anses som ett orderkonossement, om det inte har gjorts förbehåll mot överlåtelse genom uttrycket "icke till order" eller liknande.

Konossementet bestämmer villkoren för godsets transport och utlämnande, såvitt angår förhållandet mellan transportören och en annan innehavare av konossementet än avsändaren. Bestämmelser i transportavtalet som inte har tagits in i konossementet får inte göras gällande mot en sådan innehavare, såvida konossementet inte innehåller en hänvisning till dessa.

293 § Genomgångskonossement

Med genomgångskonossement förstås ett konossement i vilket det anges att transporten av godset skall utföras av mer än en transportör.

Den som utfärdar ett genomgångskonossement skall se till att det i ett särskilt konossement som utfärdas för en del av transporten anges att godset transporteras enligt genomgångskonossement.

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

KONNOSSEMENT OG ANDRE TRANSPORTDOKUMENTER

§ 292 Konnossement

Med konnossement (bill of lading) forstås et dokument

1. som er bevis for en avtale om sjøtransport og for at transportøren har mottatt eller lastet godset, og

2. som betegner seg som konnossement eller inneholder en bestemmelse om at transportøren påtar seg bare å utlevere godset mot tilbakelevering av dokumentet.

Et konnossement kan utstedes til en bestemt person, til en bestemt person eller ordre, eller til ihendehaveren. Et konnossement som er utstedt til en bestemt person anses som et ordrekonnossement med mindre det er tatt forbehold ved uttrykket "ikke til ordre" eller lignende.

Konnossementet bestemmer vilkårene for transporten og utleveringen av godset i forholdet mellom transportøren og en annen innehaver av konnossementet enn senderen. Bestemmelser i transportavtalen som ikke er tatt inn i konnossementet, kan ikke gjøres gjeldende overfor en slik innehaver, med mindre konnossementet henviser til dem.

§ 293 Gjennomgangskonnossement

Med gjennomgangskonnossement forstås et konnossement hvori det er angitt at transporten av godset skal utføres av mer enn en transportør.

Den som utsteder gjennomgangskonnossement, skal sørge for at særskilt konnossement utstedt for en del av transporten angir at godset er under transport på gjennomgangskonnossementet.

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

KONOSSEMENT OCH ANDRA TRANSPORTDOKUMENT

292 § Konossement

Med konossement (*bill of lading*) förstås ett dokument som

1. utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har mottagit eller lastat godset och

2. betecknas med ordet konossement eller innehåller ett åtagande av transportören att lämna ut godset endast mot att dokumentet återställs.

Konossement får ställas till viss man, till viss man eller order eller till innehavaren. Ett konossement som är ställt till viss man anses som ett orderkonossement om det inte har gjorts förbehåll mot överlåtelse genom uttrycket "icke till order" eller liknande.

Konossementet bestämmer villkoren för godsets transport och utlämnande, såvitt angår förhållandet mellan transportören och en annan innehavare av konossementet än avsändaren. Bestämmelser i transportavtalet som inte har tagits in i konossementet får inte göras gällande mot en sådan innehavare, såvida konossementet inte innehåller en hänvisning till dessa.

293 § Genomgångskonossement

Med genomgångskonossement förstås ett konossement i vilket det anges att transporten av godset skall utföras av mer än en transportör.

Den som utfärdar ett genomgångskonossement skall se till att det i ett särskilt konossement som utfärdas för en del av transporten anges att godset transporteras enligt genomgångskonossement.

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

§ 294. Aflasterens ret til at få konnossement.

Stk. 1: Når transportøren har modtaget godset, skal han på aflasterens forlangende udstede modtagelseskonnossement.

Stk. 2: Når godset er indlastet, kan aflasteren forlange, at der udstedes ombordkonnossement. Såfremt der er udstedt modtagelseskonnossement, skal dette tilbageleveres, når ombordkonnossementet udstedes. Et modtagelseskonnossement med påtegning om navnet på det eller de skibe, godset er indlastet i, og datoen for indlastningen, udgør et ombordkonnossement.

Stk. 3: Aflasteren kan kræve særskilte konnossementer for dele af godset, når det ikke medfører væsentlig ulempe.

§ 295. Skibsførerkonnossement.

Et konnossement, som er underskrevet af skibsføreren på det skib, som transporterer godset, skal anses for at være underskrevet på transportørens vegne.

§ 296. Konnossementets indhold.

Stk. 1: Et konnossement skal indeholde oplysninger om:

1. Godsets art, herunder dets farlige egenskaber, samt de nødvendige identitetsmærker, kolli- eller stykantal samt godsets vægt eller mængde, udtrykt på anden måde, i henhold til aflasterens oplysninger,

2. Godsets og indpakningens synlige tilstand,

3. Transportørens navn og hovedforretningssted,

4. Aflasterens navn,

5. Modtageren, når denne er angivet af aflasteren,

6. Den i transportaftalen anførte indlastningshavn og datoen for transportørens modtagelse af godset i denne havn,

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

294 § Avlastarens rätt att få konossement

När transportören har mottagit godset, skall han på avlastarens begäran utfärda mottagningskonossement.

Sedan godset har lastats skall ombordkonossement utfärdas om avlastaren begär det. Om mottagningskonossement har utfärdats skall det återlämnas när ombordkonossementet utfärdas. Ett mottagningskonossement utgör ett ombordkonossement sedan på dokumentet har antecknats namnet på det eller de fartyg som godset har lastats i samt tiden för lastningen.

Avlastaren har rätt att få särskilda konossement för delar av godset, om det kan ske utan väsentlig olägenhet.

295 § Befälhavarkonossement

Ett konossement som har undertecknats av befälhavaren på det fartyg som transporterar godset skall anses vara undertecknat på transportörens vägnar.

296 § Konossementets innehåll

Konossement skall innehålla uppgift om

1) godsets art, inbegripet uppgift om dess farliga egenskaper, nödvändiga märken för att identifiera godset, kolli- eller stycketal samt godsets vikt eller dess mängd uttryckt på annat sätt, allt enligt avlastarens uppgifter,

2) godsets och förpackningens synliga tillstånd,

3) transportörens namn och orten där han har sitt huvudkontor,

4) avlastarens namn,

5) mottagaren, när denna har angetts av avlastaren,

6) den i transportavtalet angivna lastningshamnen och den dag då transportören mottog godset i denna hamn,

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

§ 294 Avlasterens rett til konnossement

Når transportøren har mottatt godset, skal han etter krav fra avlasteren utstede mottakskonnossement.

Når godset er lastet, kan avlasteren kreve ombordkonnossement. Er mottakskonnossement utstedt, skal dette leveres tilbake når ombordkonnossement utstedes. Mottakskonnossement med påtegning om navnet på det eller de skip som godset er lastet på, og om dagen for lastingen, utgjør ombordkonnossement.

Avlasteren kan kreve særskilte konnossementer for deler av godset, når det ikke medfører vesentlig ulempe.

§ 295 Skipsførerkonnossement

Et konnossement som er undertegnet av skipsføreren på det skip som transporterer godset, anses for å være undertegnet på transportørens vegne.

§ 296 Konnossementets innhold

Et konnossement skal inneholde opplysning om:

1) godsets art, herunder dets farlige egenskaper, samt nødvendige identitetsmerker, kolli- eller stykktall og godsets vekt eller mengde uttrykt på annen måte, alt som oppgitt av avlasteren;

2) godsets og pakningens synlige tilstand;

3) transportørens navn og hovedforretningsted;

4) avlasterens navn;

5) mottakeren, når denne er oppgitt av avlasteren;

6) lastehavnen etter transportavtalen og den dag transportøren mottok godset der;

7) lossehavnen etter transportavtalen samt i tilfelle avtale om tiden for utlevering

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

294 § Avlastarens rätt att få konossement

När transportören har mottagit godset skall han på avlastarens begäran utfärda mottagningskonossement.

Sedan godset har lastats skall ombordkonossement utfärdas om avlastaren begär det. Om mottagningskonossement har utfärdats skall det återlämnas när ombordkonossementet utfärdas. Ett mottagningskonossement utgör ett ombordkonossement sedan på dokumentet har antecknats namnet på det eller de fartyg som godset har lastats i samt tiden för lastningen.

Avlastaren har rätt att få särskilda konossement för delar av godset, om det kan ske utan väsentlig olägenhet.

295 § Befälhavarkonossement

Ett konossement som har undertecknats av befälhavaren på det fartyg som transporterar godset skall anses vara undertecknat på transportörens vägnar.

296 § Konossementets innehåll

Ett konossement skall innehålla uppgift om

1. godsets art, inbegripet dess farliga egenskaper, nödvändiga märken för att identifiera godset, kolli- eller stycketal samt godsets vikt eller mängd uttryckt på annat sätt, allt enligt avlastarens uppgifter;

2. godsets och förpackningens synliga tillstånd;

3. transportörens namn och orten där han har sitt huvudkontor;

4. avlastarens namn;

5. mottagaren, när denna har angetts av avlastaren;

6. den i transportavtalet angivna lastningshamnen och den dag då transportören mottog godset i denna hamn;

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

7. Den i transportaftalen anførte lossehavn, samt i tilfælde af aftale herom tidspunktet for udlevering af godset der,

8. Antal eksemplarer, når konnossementet er udstedt i mere end et eksemplar,

9. Stedet for konnossementets udstedelse,

10. Fragtens størrelse, når den skal betales af modtageren, eller oplysninger om, at fragt skal betales af ham, og de øvrige vilkår for transporten og udlevering af godset,

11. Oplysning om at transporten er undergivet konventionen, jfr. § 254, stk. 3,

12. I påkommende tilfælde oplysning om, at godset skal eller kan transporteres på dæk, og

13. Den højere ansvarsgrænse, som parterne kan have aftalt.

Stk. 2: Ombordkonnossement skal desuden indeholde oplysninger om skibets navn og nationalitet, stedet for lastning samt dagen for lastningens afslutning.

Stk. 3: Konnossementet skal underskrives af transportøren eller nogen, der handler på hans vegne. Underskriften kan være fremstillet på mekanisk eller elektronisk måde.

§ 297. Manglende oplysninger i konnossementet.

Et dokument, som opfylder de i § 292, stk. 1, nævnte krav, er et konnossement, uanset om nogle af de i § 296 nævnte oplysninger savnes.

§ 298. Transportørens undersøgelsespligt.

Transportøren skal i rimelig udstrækning undersøge, om de oplysninger om godset, som medtages i konnossementet i henhold til § 296, stk. 1, er rigtige. Har han rimelig grund til at betvivle oplysningernes rigtighed, eller har han ikke haft rimelig mulighed for at undersøge rigtigheden, skal han i konnossementet tage forbehold, som giver udtryk for dette.

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

7) den i transportavtalet angivna lossningshamnen och en eventuell överenskommelse om tiden för godsets utlämnande i denna hamn,

8) antalet exemplar, om konossementet har utställts i mer än ett exemplar,

9) orten där konossementet har utställts,

10) fraktens storlek, om den skall betalas av mottagaren, eller uppgift om att frakt skall betalas av honom samt övriga villkor för godsets transport och utlämnande,

11) att transporten är underkastad konventionen enligt 254 § 3 mom.,

12) att godset i förekommande fall skall eller får transporteras på däck, och

13) den högre ansvarsgräns som parterna kan ha avtalat.

Ett ombordkonossement skall dessutom innehålla uppgift om fartygets namn och nationalitet, platsen för lastningen samt dagen då lastningen avslutades.

Konossementet skall undertecknas av transportören eller någon som handlar på hans vägnar. Underskriften får framställas på mekanisk eller elektronisk väg.

297 § Avsaknad av uppgifter i konossementet

Ett dokument som uppfyller kraven enligt 292 § 1 mom. utgör konossement även om någon uppgift som anges i 296 § saknas.

298 § Transportörens undersökningsplikt

Transportören skall i skälig omfattning undersöka att de uppgifter om godset som tas in i konossementet enligt 296 § 1 mom. 1 punkten är riktiga. Om han har skälig anledning att betvivla uppgifternas riktighet eller inte har haft rimlig möjlighet att undersöka riktigheten, skall han i konossementet göra förbehåll som ger uttryck för detta.

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

av godset der;

8) antall eksemplarer, når konnossementet er utstedt i mer enn ett eksemplar;

9) stedet hvor konnossementet er utstedt;

10) fraktens størrelse når den skal betales av mottakeren, eller opplysning om at frakt skal betales av ham, samt de øvrige vilkår for transport og utlevering av godset;

11) at transporten er undergitt konvensjonen, jf § 254 tredje ledd;

12) at godset i tilfelle skal eller kan transporteres på dekk, og;

13) den høyere ansvarsgrense partene kan ha avtalt.

Ombordkonnossement skal dessuten inneholde opplysning om skipets navn og nasjonalitet, stedet for lasting og dagen da lastingen ble avsluttet.

Konnossementet skal være underskrevet av transportøren eller noen som handler på hans vegne. Underskriften kan være fremstilt på mekanisk eller elektronisk vis.

§ 297 Manglende opplysninger i konnossementet

Et dokument som oppfyller kravene i § 292 første ledd, er et konnossement selv om noen av de opplysninger som nevnes i § 296, mangler.

§ 298 Transportørens undersøkelsesplikt

Transportøren skal i rimelig utstrekning undersøke om de opplysninger om godset som tas inn i konnossementet etter § 296 første ledd nr 1, er riktige. Har han rimelig grunn til å tvile på om opplysningene er riktige, eller har han ikke hatt rimelig mulighet til å undersøke riktigheten, skal han i konnossementet ta forbehold som gir uttrykk for dette.

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

7. den i transportavtalet angivna lossningshamnen och en eventuell överenskommelse om tiden för godsets utlämnande i denna hamn;

8. antalet exemplar, om konossementet har utställts i mer än ett exemplar;

9. orten där konossementet har utställts;

10. fraktens storlek, om den skall betalas av mottagaren, eller uppgift om att frakt skall betalas av honom samt övriga villkor för godsets transport och utlämnande;

11. att transporten är underkastad konventionen enligt 254 § tredje stycket;

12. att godset i förekommande fall skall eller får transporteras på däck; och

13. den högre ansvarsgräns som parterna kan ha avtalat.

Ett ombordkonossement skall dessutom innehålla uppgift om fartygets namn och nationalitet, platsen för lastningen samt dagen då lastningen avslutades.

Konossementet skall undertecknas av transportören eller någon som handlar på hans vägnar. Underskriften får framställas på mekanisk eller elektronisk väg.

297 § Avsaknad av uppgifter i konossementet

Ett dokument som uppfyller kraven enligt 292 § första stycket utgör konossement även om någon uppgift som anges i 296 § saknas.

298 § Transportörens undersökningsplikt

Transportören skall i skälig omfattning undersöka att de uppgifter om godset som tas in i konossementet enligt 296 § första stycket punkt 1 är riktiga. Om han har skälig anledning att betvivla uppgifternas riktighet eller inte har haft rimlig möjlighet att undersöka riktigheten, skall han i konossementet göra förbehåll som ger uttryck för detta.

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

§ 299. Konnossementets beviskraft.

Stk. 1: Konnossementet gælder som bevis for, at transportøren har modtaget, eller hvor ombordkonnossement er udstedt, har lastet godset, således som det er beskrevet i konnossementet, for så vidt, der ikke er taget forbehold som nævnt i § 298 eller med mindre andet godtgøres. Dersom oplysning om godsets og indpakningens synlige tilstand savnes i konnossementet, skal dette anses som bevis for, at godset tilsyneladende var i god stand, når andet ikke godtgøres.

Stk. 2: Et konnossement, hvori fragten ikke er anført, eller ikke på anden må de viser, at fragt skal betales af modtageren, jfr. § 296, stk. 1, pkt. 10, skal gælde som bevis for, at fragt ikke skal betales af ham, dersom ikke andet godtgøres. Tilsvarende gælder, såfremt det beløb, der skal betales som godtgørelse for overliggetid, ikke er angivet i konnossementet.

Stk. 3: Har trediemand i god tro indløst konnossementet i tillid til rigtigheden af oplysningerne heri, er modbevis i henhold til stk. 1 og stk. 2 ikke tilladt. Har transportøren vidst, eller burde han have indset, at en oplysning om godset er urigtig, kan han ikke påberåbe sig de i § 298 nævnte forbehold, med mindre forbeholdet indeholder udtrykkelig bemærkning om, at oplysningen er urigtig.

§ 300. Ansvar for vildledende konnossement.

Stk. 1. Lider trediemand tab ved at indløse konnossementet i tillid til rigtigheden af oplysninger i dette, er transportøren ansvarlig, såfremt han har eller burde have indset, at konnossementet på grund af disse oplysninger var vildledende for trediemand. Ret til ansvarsbegrænsning i medfør af dette kapitel foreligger herefter ikke.

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

299 § Konossementets bevisverkan

Konossementet gäller som bevis om att godset har mottagits eller, om ombordkonossement har utställts,lastats såsom det har beskrivits i konossementet, om annat inte visas eller förbehåll har gjorts enligt 298 §. Om uppgift om godsets och förpackningens synliga tillstånd saknas i konossementet skall i detta anses antecknat att godset var i gott synligt tillstånd, om inte annat visas.

Ett konossement som inte anger frakten eller på annat sätt utvisar att frakt skall betalas av mottagaren enligt 296 § 1 mom. 10 punkten utgör, om annat inte visas, bevis om att frakt inte skall betalas av honom. Motsvarande gäller om det belopp som skall betalas som ersättning för överliggetid inte har angetts i konossementet.

Om tredje man i god tro har inlöst konossementet i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är motbevisning enligt 1 och 2 mom. inte tillåten. Om transportören insåg eller borde ha insett att en uppgift om godset var oriktig får han inte åberopa förbehåll som avses i 298 § om förbehållet inte innehåller en uttrycklig anmärkning om uppgiftens oriktighet.

300 § Ansvar för vilseledande uppgifter i konossement

Lider tredje man skada genom att inlösa konossement i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är transportören ansvarig om han insåg eller borde ha insett att konossementets innehåll var vilseledande för tredje man. Rätt till ansvarsbegränsning enligt detta kapitel föreligger därvid inte.

Om godset inte motsvarar uppgifterna i

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

§ 299 Konnossementets bevisvirkning

Konnossementet gjelder som bevis for at transportøren har mottatt godset eller, dersom ombordkonnossement er utstedt, lastet godset slik det er angitt i konnossementet, for så vidt det ikke er tatt forbehold som nevnt i § 298 eller annet godtgjøres. Mangler konnossementet opplysning om godsets og pakningens synlige tilstand, skal det legges til grunn at godset var i god synlig tilstand, når annet ikke godtgjøres.

Et konnossement som ikke angir frakten eller på annen måte viser at frakt skal betales av mottakeren, jf § 296 første ledd nr 10, gjelder som bevis for at han ikke skal betale frakt når ikke annet godtgjøres. Tilsvarende gjelder dersom det beløp som skal betales som godtgjørelse for overliggetid, ikke er angitt i konnossementet.

Har tredjemann i god tro innløst konnossementet i tillit til riktigheten av opplysningene i dette, kan motbevis etter første og annet ledd ikke føres. Har transportøren visst eller burde han ha innsett at en opplysning om godset er uriktig, kan han ikke påberope seg forbehold som nevnt i § 298, med mindre forbeholdet inneholder uttrykkelig anmerkning om at opplysningen er uriktig.

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

299 § Konossementets bevisverkan

Konossementet gäller som bevis om att godset har mottagits eller, om ombordkonossement har utställts, lastats såsom det har beskrivits i konossementet, om annat inte visas eller förbehåll har gjorts enligt 298 §. Om uppgift om godsets och förpackningens synliga tillstånd saknas i konossementet skall i detta anses antecknat att godset var i gott synligt tillstånd, om inte annat visas.

Ett konossement som inte anger frakten eller på annat sätt utvisar att frakt skall betalas av mottagaren enligt 296 § första stycket punkt 10 utgör, om annat inte visas, bevis om att frakt inte skall betalas av honom. Motsvarande gäller om det belopp som skall betalas som ersättning för överliggetid inte har angetts i konossementet.

Om tredje man i god tro har inlöst konossementet i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är motbevisning enligt första och andra styckena inte tillåten. Om transportören insåg eller borde ha insett att en uppgift om godset var oriktig får han inte åberopa förbehåll som avses i 298 § om förbehållet inte innehåller en uttrycklig anmärkning om uppgiftens oriktighet.

§ 300 Ansvar for villedende konnossementopplysninger

Påføres tredjemann tap ved å innløse konnossement i tillit til at opplysningene i dette er riktige, er transportøren ansvarlig dersom han har eller burde ha innsett at konnossementet var villedende for tredjemann. Rett til ansvarsbegrensning etter dette kapittel foreligger ikke.

Svarer godset ikke til opplysningene i

300 § Ansvar för vilseledande uppgifter

Lider tredje man skada genom att inlösa konossement i förlitan på att uppgifterna i det är riktiga, är transportören ansvarig om han insåg eller borde ha insett att konossementet var vilseledande för tredje man. Rätt till ansvarsbegränsning enligt detta kapitel föreligger därvid inte.

Om godset inte motsvarar uppgifterna i

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

Stk. 2: Svarer godset ikke til oplysningerne herom i konnossementet, er transportøren på modtagerens forlangende forpligtet til at oplyse, om afsenderen har udstedt en erklæring om at holde transportøren skadesløs for urigtige eller ufuldstændige oplysninger (indemnitetserklæring). Transportøren er i så fald forpligtet til at gøre modtageren bekendt med indholdet af en sådan erklæring.

§ 301. Aflasterens garantiansvar.

Stk. 1: Aflasteren er over for transportøren ansvarlig for rigtigheden af de oplysninger om godset, der på hans forlangende er optaget i konnossementet.

Stk. 2: Har aflasteren påtaget sig at erstatte transportørens tab som følge af, at konnossementet udfærdiges med fejlagtige oplysninger eller uden forbehold, er han dog ikke ansvarlig, såfremt dette blev gjort med den hensigt at vildlede erhververe af konnossementet. I så fald hæfter aflasteren heller ikke i medfør af stk. 1.

§ 302. Indehaverens legitimation.

Den, der foreviser et konnossement og ved dets tekst eller for såvidt angår ordrekonnossement ved en sammenhængende række overdragelser eller overdragelse in blanco, fremtræder som retmæssige indehavere deraf, er legitimeret som modtager af godset.

Stk. 2: Når konnossementet er udstedt i flere eksemplarer, er det for udlevering på bestemmelsesstedet tilstrækkeligt, at modtageren legitimerer sig med ét eksemplar. Udleveres godset andetsteds end på bestemmelsesstedet, må desuden de øvrige eksemplarer leveres tilbage eller sikkerhed stilles for de krav, som indehaveren måtte gøre gældende mod transportøren.

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

konossementet får mottagaren kräva att transportören uppger om avlastaren har åtagit sig att hålla transportören skadeslös för oriktig eller ofullständig uppgift (indemnitetsförklaring) och även låter mottagaren få del av en sådan förklaring.

301 § Avlastarens garantiansvar

Avlastaren svarar gentemot transportören för riktigheten av de uppgifter om godset som på hans begäran har tagits in i konossementet.

Om avlastaren har åtagit sig att ersätta transportören för skada som uppkommer till följd av att konossement utfärdas med felaktiga uppgifter eller utan förbehåll, är han likväl inte ansvarig om detta har gjorts i syfte att vilseleda förvärvare av konossementet. I sådant fall svarar avlastaren inte enligt 1 mom.

302 § Rätt att få ut godset

Den som företer konossement och genom dess innehåll eller vid orderkonossement genom en sammanhängande och till honom fortgående följd av överlåtelser eller överlåtelse in blanco framträder som rätt innehavare av konossement, är behörig som mottagare av godset.

Om konossementet har utfärdats i flera exemplar, är det för utlämnande på bestämmelseorten tillräckligt att mottagaren visar sin behörighet genom att förete ett konossementsexemplar. Lämnas godset ut på en annan plats, måste dessutom de övriga exemplaren återlämnas eller säkerhet ställas för anspråk som innehavaren av utelöpande exemplar kan göra gällande mot transportören.

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

konnossementet, kan mottakeren kreve at transportøren opplyser om avlasteren har forpliktet seg til å holde transportøren skadesløs for uriktige eller ufullstendige opplysninger (indemnitetserklæring), og i tilfelle gjør mottakeren kjent med innholdet av erklæringen.

§ 301 Avlasterens garantiansvar

Avlasteren er ansvarlig overfor transportøren for riktigheten av de opplysninger om godset som etter krav fra ham er tatt inn i konnossementet.

Har avlasteren påtatt seg å erstatte transportørens tap som følge av at konnossement utstedes med uriktige opplysninger eller uten forbehold, er han likevel ikke ansvarlig dersom dette ble gjort for å villede erverver av konnossementet. I så fall hefter avlasteren heller ikke etter første ledd.

§ 302 Innehaverens legitimasjon

Den som foreviser et konnossement og ved dets tekst, eller, for ordrekonossement, ved en sammenhengende rekke av transporterklæringer eller erklæring om overdragelse in blanco, fremtrer som rett innehaver av konnossementet, er legitimert som mottaker av godset.

Når konnossementet er utstedt i flere eksemplarer, er det for utlevering på bestemmelsesstedet tilstrekkelig at mottakeren legitimerer seg ved ett eksemplar. Utleveres godset på et annet sted, må dessuten de øvrige eksemplarer leveres tilbake eller sikkerhet stilles for krav som innehaverne måtte gjøre gjeldende mot transportøren.

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

konossementet får mottagaren kräva att transportören uppger om avlastaren har åtagit sig att hålla transportören skadeslös för oriktig eller ofullständig uppgift (indemnitetsförklaring) och även låter mottagaren få del av en sådan förklaring.

301 § Avlastarens garantiansvar

Avlastaren svarar gentemot transportören för riktigheten av de uppgifter om godset som på hans begäran har tagits in i konossementet.

Om avlastaren har åtagit sig att ersätta transportören för skada som uppkommer till följd av att konossement utfärdas med felaktiga uppgifter eller utan förbehåll, är han likväl inte ansvarig om detta har gjorts i syfte att vilseleda förvärvare av konossementet. I sådant fall svarar avlastaren inte heller enligt första stycket.

302 § Rätt att få ut godset

Den som företer ett konossement och genom dess innehåll eller, vid orderkonossement, genom en sammanhängande och till honom fortgående följd av överlåtelser (indossament) eller överlåtelse in blanco framträder som rätt innehavare av konossementet, är behörig som mottagare av godset.

Om konossementet har utfärdats i flera exemplar är det för utlämnande på bestämmelseorten tillräckligt att mottagaren visar sin behörighet genom att förete ett konossementsexemplar. Lämnas godset ut på en annan plats, måste dessutom övriga exemplar återlämnas eller säkerhet ställas för anspråk som innehavare av utelöpande exemplar kan göra gällande mot transportören.

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

§ 303. Flere konnossementsindehavere.

Melder der sig flere modtagere, der legitimerer sig ved forskellige eksemplarer af konnossementet, skal transportøren oplægge godset under sikker forvaring for rette vedkommendes regning. Underretning herom skal uden ophold gives dem, der har meldt sig.

§ 304. Udlevering mod konnossement.

Stk. 1: Modtageren kan kun kræve godset udleveret mod at deponere konnossementet og give kvittering, efterhånden som godset udleveres.

Stk. 2: Når alt gods er udleveret, skal konnossementet leveres tilbage til transportøren med påtegnet kvittering.

§ 305. Udlevering når konnossementet er bortkommet.

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 transportøren, når offentlig indkaldelse har fundet sted eller efter særlig kendelse af retten.

§ 306. Erhvervelse af konnossement i god tro.

Stk. 1: Overdrager den, som fremtræder som rette indehaver, jfr. § 302, stk. 1, forskellige eksemplarer af et ordre- eller ihændehaverkonnossement til flere personer, får den erhverver, der i god tro har modtaget sit eksemplar først, ret til godset. Har indehaveren af et andet eksemplar i god tro modtaget godset på bestemmelsesstedet, er han

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

303 § Flera konossementsinnehavare

Anmäler sig flera mottagare och företer de skilda exemplar av konossementet, skall transportören lägga upp godset under säker vård för den rätta mottagarens räkning. Underrättelse om åtgärden skall snarast lämnas till dem som har anmält sig.

304 § Utlämnande mot konossement

Mottagaren har rätt att få ut godset endast om han deponerar konossementet och lämnar kvitto allteftersom godset lämnas ut.

Sedan allt gods har lämnats ut, skall konossementet med påtecknad kvittering återställas till transportören.

305 § Utlämnande när konossementet har förkommit

Har ansökan gjorts om dödande av ett förkommet konossement får sökanden, sedan rätten beslutat om offentlig kungörelse, fordra att godset lämnas ut, om säkerhet ställs för ersättning som transportören kan tvingas att ge ut på grund av det förkomna konossementet.

306 § Förvärv av konossement i god tro

Överlåter den som framträder som rätt innehavare av konossement enligt 302 § olika exemplar av ett order- eller innehavarkonossement till flera personer, har den som först mottar ett exemplar i god tro rätt till godset. Om godset har lämnats ut på bestämmelseorten till innehavaren av ett annat exemplar, är han inte skyldig att lämna ifrån

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

§ 303 Flere konnossementsinnehavere

Melder det seg flere mottakere som legitimerer seg ved forskjellige eksemplarer av konnossementet, skal transportøren legge opp godset under sikker forvaring for rette mottakers regning. Underretning om dette skal uten opphold gis dem som har meldt seg.

§ 304 Utlevering mot konnossement

Mottakeren kan bare kreve godset utlevert mot å deponere konnossementet og gi kvittering etter hvert som godset utleveres.

Når alt godset er utlevert, skal konnossementet leveres tilbake til transportøren med påtegnet kvittering.

§ 305 Utlevering når konnossementet er kommet bort

Begjæring om mortifikasjon av et bortkommet konnossement fremsettes for herreds- eller byretten på det sted hvor godset skal utleveres. Ellers gjelder reglene i mortifikasjonsloven 18 desember 1959 nr 1.

Når retten har besluttet å fremme mortifikasjonssaken, kan godset kreves utlevert mot sikkerhet for krav som innehaveren av det bortkomne konnossement måtte gjøre gjeldende mot transportøren.

§ 306 Erverv av konnossement i god tro

Overdrar den som fremtrer som rett innehaver, jf § 302 første ledd, forskjellige eksemplarer av et ordre- eller ihendehaverkonnossement til flere personer, har den som først mottar et eksemplar i god tro, rett til godset. Er godset utlevert på bestemmelsesstedet til innehaveren av et annet eksemplar, plikter denne ikke å gi fra seg det

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

303 § Flera konossementsinnehavare

Anmäler sig flera mottagare, och företer de skilda exemplar av konossementet, skall transportören lägga upp godset under säker vård för den rätta mottagarens räkning. Underrättelse om åtgärden skall snarast lämnas till dem som har anmält sig.

304 § Utlämnande mot konossement

Mottagaren har rätt att få ut godset endast om han deponerar konossementet och lämnar kvitto allteftersom godset lämnas ut.

Sedan allt gods har lämnats ut, skall konossementet med påtecknad kvittering återställas till transportören.

305 § Utlämnande när konossementet har förkommit

Har ansökan gjorts om dödande av ett förkommet konossement får sökanden, sedan offentlig stämning har utfärdats, fordra att godset lämnas ut, om säkerhet ställs för ersättning som transportören kan tvingas att ge ut på grund av det förkomna konossementet.

306 § Förvärv av konossement i god tro

Överlåter en konossementsinnehavare konossementsexemplar till flera personer, har den som först mottar ett exemplar i god tro rätt till godset. Om godset har lämnats ut på bestämmelseorten till innehavaren av ett annat exemplar, är han inte skyldig att lämna ifrån sig vad han redan i god tro har fått ut.

Den som i god tro har förvärvat ett order-

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

dog ikke pligtig til at levere det fra sig.

Stk. 2: Den, som i god tro har erhvervet et ordre- eller ihændehaverkonnossement, har ikke pligt til at udlevere det til den, det er bortkommet fra.

§ 307. Standsningsret.

En sælgers ret til i tilfælde af køberens misligholdelse at hindre udlevering af godset til køberen eller hans bo eller til at kræve det tilbageleveret glæder, uanset om konnossementet er overgivet til køberen.

Stk. 2: Standsningsretten kan imidlertid ikke udøves mod en trediemand, der i god tro har erhvervet et ordre- eller ihændehaverkonnossement.

§ 308. Søfragtsedler (sea waybill).

Ved en søfragtseddel (Sea Waybill) forstås et dokument,

1) som er bevis på en søtransportaftale, og om at transportøren har taget imod godset, og

2) indeholder et tilsagn fra transportøren om at udlevere godset til den i dokumentet angivne modtager.

Stk. 2: Afsenderen kan, selv efter at søfragtsedlen er udfærdiget, bestemme, at godset skal udleveres til en anden end den modtager, som angives i dokumentet, dersom han ikke i forhold til transportøren har afstået fra denne ret, eller modtageren ikke allerede har gjort sin ret gældende.

Stk. 3: Konnossement kan kræves udstedt i medfør af § 294, med mindre afsender en har afstået fra sin ret til at ændre modtager.

§ 309. Søfragtsedlens indhold og bevisfunktion.

Stk. 1. En søfragtseddel skal indeholde

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

sig det som han redan i god tro har fått ut.

Den som i god tro har förvärvat ett order- eller innehavarkonossement är inte skyldig att lämna ut konossementet till den för vilken det har förkommit.

307 § Stoppningsrätt

Den rätt en säljare har att, på grund av köparens obestånd eller underlåtenhet att fullgöra vad som åligger honom i följd av köpet, hindra att den sålda varan överlämnas till köparen eller att kräva att den lämnas tillbaka, gäller även om konossement beträffande godset har överlämnats till köparen.

Rätt enligt 1 mom. får inte göras gällande mot tredje man som i god tro har förvärvat ett order- eller innehavarkonossement.

308 § Sjöfraktsedel

Med sjöfraktsedel (*sea waybill*) förstås ett dokument som

1) utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har mottagit godset och

2) innehåller ett åtagande av transportören att lämna ut godset till den mottagare som anges i dokumentet.

Avsändaren får även sedan sjöfraktsedel har utfärdats bestämma att godset skall lämnas ut till någon annan än den mottagare som anges i dokumentet, om han inte i förhållande till transportören har avstått från denna rätt eller mottagaren inte redan har gjort sin rätt gällande.

Konossement får begäras enligt 294 § om avsändaren inte har avstått från sin rätt att utse en annan mottagare.

309 § Sjöfraktsedelns innehåll och bevisverkan

Sjöfraktsedel skall innehålla uppgift om

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

som han allerede i god tro har fått utlevert.

Den som i god tro har ervervet et ordre- eller ihendehaverkonnossement, plikter ikke å levere det fra seg til den det har kommet bort fra.

§ 307 Stansningsrett

Den rett en selger har ved mislighold til å hindre utlevering av godset til kjøperen eller hans bo eller til å kreve det tilbake, gjelder selv om konnossementet er overlevert til kjøperen.

Stansningsretten kan ikke gjøres gjeldende overfor en tredjemann som i god tro har ervervet et ordre- eller ihendehaverkonnossement.

§ 308 Sjøfraktbrev

Med sjøfraktbrev (sea waybill) forstås et dokument

1. som er bevis for en sjøtransportavtale og for at transportøren mottatt godset, og
2. som inneholder et tilsagn fra transportøren om å utlevere godset til den i dokumentet angitte mottaker.

Senderen kan selv etter at sjøfraktbrev er utstedt, bestemme at godset skal utleveres til en annen enn den mottaker som er angitt i dokumentet, dersom han ikke i forhold til transportøren har gitt avkall på denne rett eller mottakeren ikke allerede har gjort sin rett gjeldende.

Konnossement kan kreves etter § 294 med mindre senderen har gitt avkall på sin rett til å endre mottaker.

§ 309 Sjøfraktbrevets innhold og bevisvirkning

Et sjøfraktbrev skal inneholde opplys-

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

eller innehavarkonossement är inte skyldig att lämna ut konossementet till den för vilken det har förkommit.

307 § Stoppningsrätt

Den rätt en säljare har att, på grund av köparens obestånd eller underlåtenhet att fullgöra vad som åligger honom i följd av köpet, hindra att det sålda godset utges eller att kräva det tillbaka gäller även om konossement beträffande godset har överlämnats till köparen.

Rätt enligt första stycket får inte göras gällande mot tredje man som i god tro har förvärvat ett order- eller innehavarkonossement.

308 § Sjöfraktsedel

Med sjöfraktsedel (*sea waybill*) förstås ett dokument som

1. utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har mottagit godset och
2. innehåller ett åtagande av transportören att lämna ut godset till den mottagare som anges i dokumentet.

Avsändaren får även sedan sjöfraktsedel har utfärdats bestämma, att godset skall lämnas ut till någon annan än den mottagare som anges i dokumentet, om han inte i förhållande till transportören har avstått från denna rätt eller mottagaren inte redan har gjort sin rätt gällande.

Konossement får begäras enligt 294 § om avsändaren inte har avstått från sin rätt att utse annan mottagare.

309 § Sjöfraktsedelns innehåll och bevisverkan

En sjöfraktsedel skall innehålla uppgift

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

oplysninger om det gods, som er modtaget til transport, afsenderen, modtageren af godset og transportøren, om transportvilkårene samt fragt og omkostninger, som skal betales af modtageren. Bestemmelserne i § 296, stk. 3, og § 298 gælder tilsvarende.

Stk. 2: Med mindre andet godtgøres, er dokumentet bevis for transportaftalen, og for at godset er modtaget, som angivet i dokumentet.

§ 310. Kompetente domstole og værneting.

(Slutlig text föreligger inte vid tryckningen.)

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

det gods som har mottagits till transport, avsändaren, mottagaren och transportören, transportvillkoren samt frakt och andra kostnader som skall betalas av mottagaren. Det som stadgas i 296 § 3 mom. och 298 § har motsvarande tillämpning.

Om inte annat visas utgör sjöfraktsedeln bevis om transportavtalet och om att godset har mottagits så som det har beskrivits i dokumentet.

310 § Avtalsvillkor om behörig domstol

(Slutlig text föreligger inte vid tryckningen.)

Norsk text

(Haag-Visby:) (Hamburg:)

ninger om det gods som er mottatt for transport, senderen, mottakeren og transportøren, transportvilkårene samt frakt og andre kostnader som skal betales av mottakeren. § 296 tredje ledd og § 298 gjelder tilsvarende.

Når ikke annet godtgjøres, er sjøfraktbrevet bevis for transportavtalen samt for at godset er mottatt som angitt i dokumentet.

§ 310

(Slutlig text föreligger inte vid tryckningen.)

Svensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

om det gods som har mottagits till transport, avsändaren, mottagaren och transportören, transportvillkoren samt frakt och andra kostnader som skall betalas av mottagaren. Bestämmelserna i 296 § tredje stycket och 298 § har motsvarande tillämpning.

Om inte annat visas utgör sjöfraktsedeln bevis om transportavtalet och om att godset har mottagits så som det har beskrivits i dokumentet.

TVISTER

310 § Avtalsvillkor om behörig domstol

Ett avtal som har ingåtts innan tvist har uppkommit och som inskränker kärandens rätt att få en tvist om transport av styckegods enligt detta kapitel prövad vid domstol är ogiltigt i den mån det begränsar kärandens rätt att enligt eget val väcka talan vid domstol för den ort

1. där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, där svaranden har sin vanliga vistelseort;

2. där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftsställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts; eller

3. där lastnings- eller lossningshamnen ligger.

2. där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftsställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts;

3. där lastnings- eller lossningshamnen ligger; eller

4. som avses i [337 a] § andra stycket.

Utan hinder av vad som stadgas i första stycket kan talan alltid väckas vid domstol för den ort som har angetts i transportavtalet. Efter det att tvist har uppkommit får

Dansk text

Haag-Visby-alternativ Hamburg-alternativ

Finlandssvensk text

(Haag-Visbyreglerna) (Hamburgreglerna)

§ 311. Voldgift.

(Slutlig text föreligger inte vid tryckningen.)

311 § Skiljeklausuler

(Slutlig text föreligger inte vid tryckningen.)

Norsk text		*Svensk text*	
(Haag-Visby:)	(Hamburg:)	(Haag-Visbyreglerna)	(Hamburgreglerna)
		parterna fritt avtala hur en tvist skall behandlas. Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti som innehåller bestämmelser om behörig domstol eller skiljedomsförfarande utan att konossementet uttryckligen anger att dessa bestämmelser är bindande för innehavaren av konossementet, får transportören inte åberopa bestämmelserna mot en innehavare av konossementet som har förvärvat det i god tro. Första stycket gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen enligt 252 § tredje stycket ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.	
§ 311 Voldgift		311 § Skiljedomsklausuler	
(Slutlig text föreligger inte vid tryckningen.)		Oavsett vad som stadgas i 310 § första stycket får parterna genom skriftligen bekräftat avtal överenskomma att tvister skall hänskjutas till avgörande genom skiljedom om skiljeförfarandet efter kärandens val skall försiggå i en av de stater, där den ort som avses i 310 § första stycket 1–3 är belägen. Skiljedomstolen skall tillämpa bestämmelserna i detta kapitel. Bestämmelserna i 310 § andra och tredje styckena har motsvarande tillämpning. Första stycket gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen enligt 252 § tredje stycket ligger i Sverige, Danmark, Finland eller Norge.	Bestämmelserna i första stycket gäller som en del av skiljeavtalet.

Dansk text

14 kap.

BEFRAGTNING

§ 312. Anvendelsesområde. Definitioner.

Reglerne om *"befragtning"* gælder hel- eller delbefragtning af et skib. Reglerne om rejsebefragtning gælder tillige konsekutive rejser, når andet ikke er bestemt.

Stk. 2. I dette kapitel forstås ved:

1. *"Bortfragter"* den, som ved aftale bortfragter et skib til en anden, (befragteren).

2. *"Aflaster"* den, som leverer godset til lastning.

3. *"Rejsebefragtning"*, befragtning hvor fragten i henhold til aftalen skal beregnes pr. rejse.

4. *"Konsekutive rejser"*, et vist antal rejser som udføres efter hinanden i henhold til en befragtningsaftale for et bestemt skib.

5. *"Tidsbefragtning"*, befragtning, hvor fragten i henhold til aftalen skal beregnes pr. tidsenhed.

6. *"Delbefragtning"*, befragtning, som omfatter mindre end et helt skib eller en fuld ladning, og der benyttes certeparti.

Stk. 3. Bestemmelserne i dette kapitel finder anvendelse på alle aftaler om befragtning i indenrigsfart i Danmark og i fart mellem Danmark, Norge, Finland og Sverige. Ved indenrigsfart i Norge, Finland og Sverige gælder loven i det land, hvor befordringen finder sted.

Stk. 4. Ved befragtning i fart, som ikke omfattes af stk. 3, gælder reglerne i dette kapitel, når dansk ret skal finde anvendelse.

§ 313. Aftalefrihed.

Bestemmelserne i dette kapitel gælder ikke, for såvidt andet følger af aftalen, praksis som har udviklet sig mellem parterna eller af handelsbrug eller anden sædvane, som må anses for bindende mellem parterne.

Finlandssvensk text

14 kap.

[ ] kap. Om befraktning av fartyg

ALLMÄNNA STADGANDEN

312 § Tillämpningsområde. Definitioner

Stadgandena om befraktning gäller hel- och delbefraktning av fartyg. Stadgandena om resebefraktning gäller också konsekutiva resor när annat inte har stadgats.

I detta kapitel avses med

bortfraktare den som genom avtal bortfraktar ett fartyg till annan, *befraktaren*,

avlastare den som avlämnar godset för lastning,

resebefraktning befraktning enligt vilken frakten skall beräknas för resa,

konsekutiva resor ett visst antal resor som utförs efter varandra enligt ett befraktningsavtal som avser ett bestämt fartyg,

tidsbefraktning befraktning enligt vilken frakten skall beräknas för tid,

delbefraktning befraktning som gäller mindre än ett helt fartyg eller en full last när certeparti används.

Stadgandena i detta kapitel är tillämpliga på avtal om befraktning av fartyg i inrikes fart i Finland och i fart mellan Finland, Danmark, Norge och Sverige. Vid avtal om befraktning i inrikes fart i Danmark, Norge och Sverige gäller lagen i det land där befordringen utförs.

Vid befraktning i fart som inte omfattas av 3 mom. gäller stadgandena i detta kapitel när finsk rätt skall tillämpas.

313 § Avtalsfrihet

Stadgandena i detta kapitel tillämpas inte i den mån annat följer av avtalet, av praxis som har utbildats mellan parterna eller av handelsbruk eller annan sedvänja som måste anses bindande för parterna.

Norsk text

14 kap.

BEFRAKTNING AV SKIP

I. INNLEDENDE BESTEMMELSER

§ 312 Anvendelsesområde. Definisjoner

Reglene om befraktning gjelder hel- eller delbefraktning av skip. Reglene om reisebefraktning gjelder også konsekutive reiser når annet ikke er bestemt.

I dette kapittel menes med:

bortfrakter, den som ved avtale bortfrakter et skip til en annen (befrakteren);

avlaster, den som leverer godset til lasting;

reisebefraktning, befraktning der frakten skal beregnes pr reise;

konsekutive reiser, et visst antall reiser som utføres etter hverandre i henhold til en befraktningsavtale for et bestemt skip;

tidsbefraktning, befraktning der frakten skal beregnes pr tidsenhet;

delbefraktning, befraktning som gjelder mindre enn et helt skip eller en full last når certeparti anvendes.

Reglene i dette kapittel gjelder for avtaler om befraktning av skip i innenriks fart i Norge samt i fart mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige. For innenriks fart i Danmark, Finland og Sverige gjelder loven i den stat hvor befordringen finner sted.

Ved befraktning i fart som ikke omfattes av tredje ledd, gjelder reglene i dette kapittel når norsk rett kommer til anvendelse.

§ 313 Avtalefrihet

Bestemmelsene i dette kapittel gjelder ikke for så vidt annet følger av avtalen, etablert praksis mellom partene, eller av handelsbruk eller annen sedvane som må anses bindende mellom partene.

Svensk text

14 kap.

OM BEFRAKTNING AV FARTYG

INLEDANDE BESTÄMMELSER

312 § Tillämpningsområde. Definitioner

Bestämmelserna om befraktning gäller hel- och delbefraktning av fartyg. Bestämmelserna om resebefraktning gäller också konsekutiva resor när annat inte har angetts.

I detta kapitel avses med

bortfraktare: den som genom avtal bortfraktar ett fartyg till annan, befraktaren;

avlastare: den som avlämnar godset för lastning;

resebefraktning: befraktning enligt vilken frakten skall beräknas för resa;

konsekutiva resor: ett visst antal resor som utförs efter varandra enligt ett befraktningsavtal som avser ett bestämt fartyg;

tidsbefraktning: befraktning enligt vilken frakten skall beräknas för tid;

delbefraktning: befraktning som gäller mindre än ett helt fartyg eller en full last när certeparti används.

Bestämmelserna i detta kapitel är tillämpliga på avtal om befraktning av fartyg i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Vid avtal om befraktning i inrikes fart i Danmark, Finland och Norge gäller lagen i det land där befordringen utförs.

Vid befraktning i fart som inte omfattas av tredje stycket gäller bestämmelserna i detta kapitel när svensk rätt skall tillämpas.

313 § Avtalsfrihet

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte i den mån annat följer av avtalet, av praxis som har utbildats mellan parterna eller av handelsbruk eller annan sedvänja som måste anses bindande för parterna.

Dansk text

Stk. 2. Ved rejsebefragtning i indenrigsfart i Danmark, samt i fart mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige, kan § 338 ikke tilsidesættes ved aftale til skade for aflaster, rejsebefragter eller modtager. Det samme gælder bestemmelserne i ... (den gældende sølovs § 291, stk. 1, nr. 7, og stk. 2, 1. punktum). Om begrænsninger i aftalefriheden i indenrigsfart i Danmark, Finland, Norge og Sverige gælder loven i det land, hvor transportbefordringen finder sted.

Stk. 3. Ved befragtning som nævnt i § 252, stk. 1 og 2, kan bestemmelserne i § 329 om udstedelse af konnossement ikke fraviges ved aftale til skade for aflaster.

Stk. 4. Bestemmelserne i dette kapitel kan heller ikke fraviges ved aftale, når det følger af § 316, jf. § 338, stk. 2, og § 374, stk. 2.

§ 314. Befragtning af et bestemt skib. Fuld last.

Angår befragtningsaftalen et bestemt skib, kan bortfragteren ikke opfylde aftalen med et andet skib. Giver aftalen bortfragteren ret til at erstatte det aftalte skib med et andet eller i øvrigt at bruge andre skibe, kan bortfragteren kun indsætte skibe, som er lige så egnede som det aftalte skib. Retten hertil kan udnyttes flere gange.

Stk. 2. Angår aftalen et helt skib eller en fuld ladning, kan bortfragteren ikke medtage gods for andre end befragteren. Dette gælder, selv om skibet skal gå i ballast for at påbegynde en ny rejse.

§ 315. Overdragelse af befragtningsaftalen.

Overdrager befragteren sine rettigheder efter befragtningsaftalen til en anden, eller frembortfragter han skibet, vedbliver han at være ansvarlig for, at aftalen opfyldes.

Stk. 2. Bortfragteren kan ikke overdrage

Finlandssvensk text

Vid resebefraktning i inrikes fart i Finland och i fart mellan Finland, Danmark, Norge och Sverige, får stadgandena i 338 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebortfraktare eller mottagare. Detsamma gäller stadgandena i [229 § 1 mom. 4 punkten och 2 mom.]. Om begränsningar i avtalsfriheten i inrikes fart i Danmark, Norge och Sverige gäller lagen i det land där befordringen utförs.

Vid befraktning i fart som avses i 252 § 1 och 2 mom. får stadgandena i 329 § om utfärdande av konossement inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren.

Stadgandena i detta kapitel får inte heller åsidosättas genom avtal om detta följer av 316 §.

314 § Befraktning av ett bestämt fartyg. Full last

Gäller befraktningsavtalet ett bestämt fartyg, får bortfraktaren inte fullgöra avtalet med ett annat fartyg. Om avtalet ger bortfraktaren rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade eller att i övrigt använda andra fartyg, får bortfraktaren endast sätta in fartyg som är lika ändamålsenliga som det avtalade fartyget. Rätten kan utövas flera gånger.

Om avtalet gäller ett helt fartyg eller en full last, får bortfraktaren inte ta med gods för annan än befraktaren. Detta gäller även om fartyget skall gå i ballast för att påbörja en ny resa.

315 § Överlåtelse av befraktningsavtal

Överlåter befraktaren sina rättigheter enligt befraktningsavtalet till annan eller vidarebortfraktar han fartyget, förblir han ändå ansvarig för att avtalet fullgörs.

Bortfraktaren får inte överlåta befrakt-

Norsk text

Ved reisebefraktning i innenriks fart i Norge samt i fart mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige kan reglene i § 338 ikke fravikes ved avtale til skade for avlaster, reisebefrakter eller mottaker. Det samme gjelder bestemmelsene i [nåværende sjølov] § 291 første ledd nr 7 og annet ledd første punktum. Om begrensninger i avtalefriheten i innenriksfart i Danmark, Finland og Sverige gjelder loven i den stat hvor befordringen finner sted.

Ved befraktning i fart som nevnt i § 252 første og annet ledd kan bestemmelsene i § 329 om utstedelse av konnossement ikke fravikes ved avtale til skade for avlaster.

Bestemmelsene i dette kapittel kan heller ikke fravikes ved avtale når dette følger av § 316, jf § 338 annet ledd og § 374 annet ledd.

§ 314 Befraktning av et bestemt skip. Full last

Gjelder befraktningsavtalen et bestemt skip, kan bortfrakteren ikke oppfylle avtalen med et annet skip. Gir avtalen bortfrakteren rett til å sette inn et annet skip enn det avtalte eller for øvrig bruke andre skip, kan bortfrakteren bare sette inn skip som er like egnet som det avtalte skip. Retten kan utøves flere ganger.

Gjelder avtalen et helt skip eller en full last, kan bortfrakteren ikke ta med gods for andre enn befrakteren. Dette gjelder selv om skipet skal gå i ballast for å påbegynne ny reise.

§ 315 Overdragelse av befraktningsavtalen

Overdrar befrakteren sin rett etter befraktningsavtalen til en annen eller frembortfrakter han skipet, vedblir han å være ansvarlig for at avtalen oppfylles. Bortfrakteren kan ikke overdra befraktningsavtalen

Svensk text

Vid resebefraktning i inrikes fart i Sverige och i fart mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge, får bestämmelserna i 338 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller bestämmelserna i [368] § första stycket 5 och fjärde stycket. Om begränsningar i avtalsfriheten i inrikes fart i Danmark, Finland och Norge gäller lagen i det land där befordringen utförs.

Vid befraktning i fart som avses i 252 § första och andra styckena får bestämmelserna i 329 § om utfärdande av konossement inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren.

Bestämmelserna i detta kapitel får inte heller åsidosättas genom avtal om detta följer av 316 §.

314 § Befraktning av ett bestämt fartyg. Full last

Gäller befraktningsavtalet ett bestämt fartyg, får bortfraktaren inte fullgöra avtalet med ett annat fartyg. Om avtalet ger bortfraktaren rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade eller att i övrigt använda andra fartyg, får bortfraktaren endast sätta in fartyg som är lika ändamålsenliga som det avtalade fartyget. Rätten kan utövas flera gånger.

Om avtalet gäller ett helt fartyg eller en full last, får bortfraktaren inte ta med gods för annan än befraktaren. Detta gäller även om fartyget skall gå i ballast för att påbörja en ny resa.

315 § Överlåtelse av befraktningsavtal

Överlåter befraktaren sina rättigheter enligt befraktningsavtalet till annan eller vidarebortfraktar han fartyget, förblir han ändå ansvarig för att avtalet fullgörs.

Bortfraktaren får inte överlåta befrakt-

Dansk text

aftalen uden samtykke fra befragteren. Har befragteren givet sit samtykke, ophører bortfragterens ansvar i medfør af aftalen.

§ 316. Trampkonnossementer.

Stk. 1. Udsteder bortfragteren konnossement for gods, som befordres med skibet, bestemmer konnossementet vilkårene for befordringen og udleveringen af godset i forholdene mellem bortfragteren og tredjemand, som er indehaver af konnossementet. Bestemmelser i befragtningsaftalen, som ikke er optaget i konnossementet, kan ikke gøres gældende over for tredjemand, med mindre konnossementet henviser til dem.

Stk. 2. Bestemmelserne om konnossement i §§ 295–307 gælder også konnossement, som nævnt i stk. 1. Når det følger af § 253, at konnossementet er undergivet reglerne i kapitlet om stykgodsbefordring, bestemmes bortfragterens ansvar og rettigheder i forhold til trediemand af bestemmelserne i §§ 274–290, jf. § 254.

II. REJSEBEFRAGTNING.

§ 317. Fragt.

Fremgår fragten ikke af aftalen, betales gængs fragt på aftale tidspunktet.

Stk. 2. Er der lastet andet eller mere gods end aftalt i befragtningsaftalen, betales herfor gængs fragt ved lastningen, dog ikke mindre end den aftalte fragt.

§ 318. Sødygtighed.

Rejsebortfragteren skal sørge for, at skibet er sødygtig, herunder, at det er tilstrækkeligt udrustet og bemandet, 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.

Finlandssvensk text

ningsavtalet utan samtycke från befraktaren. Har befraktaren samtyckt till överlåtelsen, upphör bortfraktarens ansvar enligt avtalet.

316 § Trampkonossement

Utfärdar bortfraktaren konossement för gods som befordras med fartyget, bestämmer konossementet villkoren för befordringen och utlämnandet av godset såvitt gäller förhållandet mellan bortfraktaren och tredje man som innehar konossementet. Bestämmelser i befraktningsavtalet som inte har tagits in i konossementet kan inte göras gällande mot tredje man om inte konossementet hänvisar till dem.

Stadgandena om konossement i 295–307 §§ gäller även konossement som avses i 1 mom. När det följer av 253 § att stadgandena i [ ] kap. om transport av styckegods skall tillämpas på konossementet bestäms bortfraktarens ansvar och rättigheter i förhållande till tredje man enligt 254 och 274–290 §§.

RESEBEFRAKTNING

317 § Frakt

Följer frakten inte av befraktningsavtalet, skall den frakt betalas som var gängse när avtalet ingicks.

Om annat eller mer gods än det som följer av avtalet har inlastats skall för godset betalas gängse frakt vid lastningen, dock inte lägre än den avtalade frakten.

318 § Sjövärdighet

Resebortfraktaren skall se till att fartyget är sjövärdigt, vari innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat och att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka gods lastas, är i gott skick för att godset skall kunna mottas, befordras och bevaras.

Norsk text

uten samtykke fra befrakteren. Har befrakteren samtykket, opphører bortfrakterens ansvar etter avtalen.

§ 316 Trampkonnossement

Utsteder bortfrakteren konnossement for gods som befordres med skipet, bestemmer konnossementet vilkårene for befordringen og utleveringen av godset i forholdet mellom bortfrakteren og tredjemann som innehar konnossementet. Bestemmelser i befraktningsavtalen som ikke er tatt inn i konnossementet, kan ikke gjøres gjeldende overfor tredjemann med mindre konnossementet viser til dem.

Reglene om konnossement i §§ 295 til 307 gjelder også konnossement som nevnt i første ledd. Når det følger av § 253 at reglene i kapittelet om stykkgodstransport skal gjelde for konossementet, bestemmes bortfrakterens ansvar og rettigheter overfor tredjemann av reglene i §§ 274 til 290, jf § 254.

II. REISEBEFRAKTNING

§ 317 Frakt

Følger ikke frakten av avtalen, betales gjengs frakt på avtaletiden.

Er det lastet annet eller mer gods enn avtalt, betales for dette gjengs frakt ved lastingen, dog ikke mindre enn den avtalte frakt.

§ 318 Sjødyktighet

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

Svensk text

ningsavtalet utan samtycke från befraktaren. Har befraktaren samtyckt upphör bortfraktarens ansvar enligt avtalet.

316 § Trampkonossement

Utfärdar bortfraktaren konossement för gods som befordras med fartyget bestämmer konossementet villkoren för befordringen och utlämnandet av godset såvitt gäller förhållandet mellan bortfraktaren och tredje man som innehar konossementet. Bestämmelser i befraktningsavtalet som inte har tagits in i konossementet kan inte göras gällande mot tredje man om inte konossementet hänvisar till dem.

Bestämmelserna om konossement i 295–307 §§ gäller även konossement som avses i första stycket. När det följer av 253 § att bestämmelserna i kapitlet om transport av styckegods skall tillämpas på konossementet bestäms bortfraktarens ansvar och rättigheter i förhållande till tredje man enligt reglerna i 254 och 274–290 §§.

RESEBEFRAKTNING

317 § Frakt

Följer frakten inte av befraktningsavtalet skall den frakt för godset betalas som var gängse när avtalet ingicks.

Om annat eller mer gods än vad som följer av avtalet har inlastats, skall för godset betalas gängse frakt vid lastningen, dock inte lägre än den avtalade frakten.

318 § Sjövärdighet

Resebortfraktaren skall se till att fartyget är sjövärdigt, vari innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat och att lastrum, kyl- och frysrum samt övriga utrymmen i fartyget, i vilka gods lastas, är i gott skick för att godset skall kunna mottas, befordras och bevaras.

Dansk text

§ 319. Befragterens valg af laste- og lossehavn.

Stk. 1. Giver befragtningsaftalen rejsebefragteren ret til at vælge laste- eller lossehavn, skal skibet sejle til den havn, som han anviser, såfremt adgangen er fri og skibet kan ligge flot og sikkert og uden hindringer gå ind eller ud med lasten. Valg af lossehavn træffes senest ved afslutningen af lastningen.

Stk. 2. For skade på skibet, der skyldes at rejsebefragteren har beordret skibet til en usikker havn, er han ansvarlig, med mindre rejsebefragteren godtgør, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham eller nogen han svarer for.

Stk. 3. Ved konsekutive rejser skal retten til at vælge, hvilke rejser skibet skal udføre, udøves på en sådan måde, at den samlede længde af laste- og ballastrejserne i medfør af befragtningsaftalen væsentlig forbliver den samme. I modsat fald er rejsebefragteren forpligtet til at svare erstatning for fragttab.

Stk. 4. Rejsebefragteren kan ikke omgøre valget af havn eller rejse.

§ 320. Lasteplads.

Er bestemt lasteplads ikke aftalt, lægges skibet på den plads, som rejsebefragteren anviser, såfremt adgangen dertil er fri, og skibet kan ligge der flot og sikkert og uden hindringer komme ud derfra med lasten.

Stk. 2. Er lasteplads ikke anvist i tide, lægges skibet på sædvanlig lasteplads. Lader det sig ikke gøre, vælger rejsebortfragteren en plads, hvor lastning med rimelighed kan foregå.

Stk. 3. Hvad enten bestemt lasteplads er aftalt eller ikke, kan rejsebefragteren kræve skibet forhalet fra en lasteplads til en anden mod selv at bære omkostningerne derved.

Finlandssvensk text

319 § Resebefraktarens val av lastnings- och lossningshamn

Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt att välja lastnings- eller lossningshamn, skall fartyget gå till den hamn som han anvisar, såvida den är tillgänglig och fartyget kan ligga flott och säkert och utan hinder gå in eller ut med lasten. Val av lossningshamn skall göras senast vid lastningens slut.

Har resebefraktaren beordrat fartyget till en osäker hamn är han ansvarig för skada som därigenom orsakas fartyget med mindre han visar att fel eller försummelse inte föreligger hos honom själv eller någon som han svarar för.

Vid konsekutiva resor skall rätten att välja vilka resor som fartyget skall utföra utövas på sådant sätt att den sammanlagda längden av last- och ballastresorna enligt avtalet blir väsentligen densamma. I annat fall är resebefraktaren skyldig att betala ersättning för fraktförlust.

Resebefraktaren får inte ändra valet av hamn eller resa.

320 § Lastningsplats

Har bestämd lastningsplats inte avtalats, skall fartyget förläggas till den plats som resebefraktaren anvisar, såvida denna är tillgänglig och fartyget kan ligga flott och säkert och utan hinder gå ut med lasten.

Om lastningsplats inte har anvisats i tid, skall fartyget förläggas till sedvanlig lastningsplats. Kan det inte ske, skall resebortfraktaren välja en plats där lastningen skäligen kan äga rum.

Vare sig bestämd lastningsplats har avtalats eller inte, har resebefraktaren rätt att få fartyget förhalat från en lastningsplats till en annan om han svarar för kostnaderna för detta.

Norsk text

§ 319 Reisebefrakterens valg av laste- og lossehavn

Gir befraktningsavtalen reisebefrakteren rett til å velge laste- eller lossehavn, skal skipet gå til den havn som denne anviser såfremt adgangen er fri og skipet kan ligge flott og sikkert og uten hinder gå inn eller ut med lasten. Valg av lossehavn treffes senest ved avslutning av lastingen.

Har reisebefrakteren beordret skipet til en usikker havn, er han ansvarlig for skade som skipet derved påføres med mindre skaden ikke skyldes feil eller forsømmelse av han selv eller noen han svarer for.

Ved konsekutive reiser må en rett til å velge hvilke reiser skipet skal utføre, utøves slik at den samlede lengde av laste- og ballastreisene under avtalen blir vesentlig den samme. Ellers plikter reisebefrakteren å svare erstatning for frakttap.

Reisebefrakteren kan ikke omgjøre valget av havn eller reise.

§ 320 Lasteplass

Er bestemt lasteplass ikke avtalt, legges skipet på den plass som reisebefrakteren anviser, såfremt adgangen er fri og skipet kan ligge flott og sikkert og uten hinder gå ut med lasten.

Er lasteplass ikke anvist i tide, legges skipet på sedvanlig lasteplass. Lar det seg ikke gjøre, skal reisebortfrakteren velge en plass hvor lasting med rimelighet kan foregå.

Enten bestemt lasteplass er avtalt eller ikke, kan reisebefrakteren kreve at skipet forhales fra en lasteplass til en annen mot selv å bære omkostningene ved dette.

Svensk text

319 § Resebefraktarens val av lastnings- och lossningshamn

Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt att välja lastnings- eller lossningshamn, skall fartyget gå till den hamn som han anvisar, såvida den är tillgänglig och fartyget kan ligga flott och säkert och utan hinder gå in eller ut med lasten. Val av lossningshamn skall göras senast vid lastningens slut.

Har resebefraktaren beordrat fartyget till en osäker hamn är han ansvarig för skada som därigenom orsakas fartyget med mindre han visar att fel eller försummelse inte föreligger hos honom själv eller någon som han svarar för.

Vid konsekutiva resor skall rätten att välja vilka resor som fartyget skall utföra utövas på sådant sätt att den sammanlagda längden av last- och ballastresorna enligt avtalet blir väsentligen densamma. I annat fall är resebefraktaren skyldig att betala ersättning för fraktförlust.

Resebefraktaren får inte ändra valet av hamn eller resa.

320 § Lastningsplats

Har bestämd lastningsplats inte avtalats, skall fartyget förläggas till den lastningsplats som resebefraktaren anvisar, såvida denna är tillgänglig och fartyget kan ligga flott och säkert och utan hinder gå ut med lasten.

Om lastningsplats inte har anvisats i tid, skall fartyget förläggas till sedvanlig lastningsplats. Kan det inte ske, skall resebortfraktaren välja en plats där lastningen skäligen kan äga rum.

Vare sig bestämd lastningsplats har avtalats eller inte, har resebefraktaren rätt att få fartyget förhalat från en lastningsplats till en annan, om han svarar för kostnaderna för detta.

Dansk text

LASTETID.

§ 321. Lastetiden.

Rejsebortfragteren er pligtig at lade skibet ligge til lastning en vis lastetid, der omfatter liggetid og overliggetid. Ved befragtning på liner terms indgår ingen overliggetid i lastetiden.

§ 322. Liggetidens længde.

Liggetiden er den tid, der ved befragtningsaftalens indgåelse med rimelighed kan påregnes at medgå til lastningen. Ved beregningen skal hensyn tages til skibets og lastens art og størrelse, lasteindretningerne om bord og i havnen og andre lignende omstændigheder.

Stk. 2. Liggetiden beregnes ved klausulerne:

1) *fac (fast as can)* med udgangspunkt i, at lastning skal foregå så hurtigt, som skibet kan tage imod lasten med uskadte lasteindretninger;

2) *faccop (fast as can custom of the port)* med udgangspunkt i, at lastningen skal foregå så hurtigt som sædvanlig lastemåde i havnen tillader;

3) *liner terms (liniefartsvilkår)* med udgangspunkt i, at lastningen skal foregå så hurtigt som ved sædvanlig lastning i havnen af skibe i liniefart med tillæg af den tid, som går tabt ved trafikophobning.

Stk. 3. Er tiden for lastning og losning fastsat under ét, udløber liggetiden ikke, før den samlede tid er udløbet.

Stk. 4. Liggetiden beregnes i arbejdsdage og arbejdstimer. Som arbejdsdag regnes hverdage, hvor der arbejdes det antal timer, som er sædvanlige på hverdage i havnen, og som arbejdstime hver time, som på hverdage kan bruges til lastning. For de dage, hvor der arbejdes mindre end på arbejdsdage,

Finlandssvensk text

LASTNINGSTID

321 § Lastningstid

Resebortfraktaren är skyldig att låta fartyget ligga kvar för lastning en viss lastningstid, som omfattar liggetid och överliggetid. Vid befraktning på linjefartsvillkor (*liner terms*) ingår ingen överliggetid i lastningstiden.

322 § Liggetidens längd

Liggetid är den tid som skäligen kan påräknas för lastningen när befraktningsavtalet ingås. Vid beräkningen av liggetiden skall hänsyn tas till fartygets och lastens art och storlek, lastningsanordningarna ombord och i hamnen samt andra liknande omständigheter.

Liggetiden beräknas vid klausulerna

1) *fac (fast as can)* utgående från att lastningen skall utföras så snabbt som fartyget kan ta emot last med oskadade lastningsanordningar,

2) *faccop (fast as can custom of the port)* utgående från att lastningen skall utföras så snabbt som vanligt lastningssätt i hamnen tillåter,

3) *liner terms* (linjefartsvillkor) utgående från att lastningen skall utföras så snabbt som vid vanlig lastning i hamnen av fartyg som går i linjefart, med tillägg för den tid som går förlorad vid trafikanhopning.

Om en gemensam tid har bestämts för lastning och lossning, löper liggetiden inte ut förrän den gemensamma tiden har gått till ända.

Liggetiden beräknas i arbetsdagar och arbetstimmar. Som arbetsdag räknas varje vardag då det arbetas det antal timmar som är vanligt i hamnen på vardagar. Som arbetstimme räknas varje timme som kan användas till lastning på vardagar. För de dagar då det arbetas mindre än på arbetsdagar räknas

Norsk text

LASTETID

§ 321 Lastetiden

Reisebortfrakteren plikter å la skipet ligge til lasting en viss lastetid som omfatter liggetid og overliggetid. Ved befraktning på linjefartsvilkår (*liner terms*) inngår ingen overliggetid i lastetiden.

§ 322 Liggetidens lengde

Liggetid er den tid som ved befraktningsavtalens inngåelse med rimelighet kan påregnes å gå med til lastingen. Ved beregningen skal hensyn tas til skipets og lastens art og størrelse, lasteinnretningene om bord og i havnen og andre lignende omstendigheter.

Liggetiden beregnes ved klausulene

1) *fac* (fast as can), med utgangspunkt i at lasting skal foregå så raskt som skipet kan ta imot lasten med uskadde lasteinnretninger,

2) *faccop* (fast as can custom of the port), med utgangspunkt i at lastingen skal foregå så raskt som vanlig lastemåte i havnen tillater,

3) *liner terms* (linjefartsvilkår), med utgangspunkt i at lastingen skal foregå så raskt som ved vanlig lasting i havnen av skip i linjefart, med tillegg av den tid som går tapt ved trafikkopphopning.

Er det fastsatt en samlet tid for lasting og lossing, utløper ikke liggetiden før den samlede tid er utløpt.

Liggetiden beregnes i arbeidsdager og arbeidstimer. Som arbeidsdag regnes hverdager da det arbeides det antall timer som er vanlig på hverdager i havnen, og som arbeidstime hver time som på hverdager kan brukes til lasting. For de dager det arbeides mindre enn på arbeidsdager, regnes det antall timer som vanligvis brukes.

Svensk text

LASTNINGSTID

321 § Lastningstid

Resebortfraktaren är skyldig att låta fartyget ligga kvar för lastning en viss lastningstid, som omfattar liggetid och överliggetid. Vid befraktning på linjefartsvillkor (*liner terms*) ingår ingen överliggetid i lastningstiden.

322 § Liggetidens längd

Liggetid är den tid som skäligen kan påräknas för lastningen när befraktningsavtalet ingås. Vid beräkningen av liggetiden skall hänsyn tas till fartygets och lastens art och storlek, lastningsanordningarna ombord och i hamnen samt andra liknande omständigheter.

Liggetiden beräknas vid klausulerna

1) *fac (fast as can)*, med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som fartyget kan ta emot last med oskadade lastningsanordningar;

2) *faccop (fast as can custom of the port)*, med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som vanligt lastningssätt i hamnen tillåter;

3) *liner terms* (linjefartsvillkor) med utgångspunkt från att lastningen skall utföras så snabbt som vid vanlig lastning i hamnen av fartyg som går i linjefart, med tillägg för den tid som går förlorad vid trafikanhopning.

Om en gemensam tid har bestämts för lastning och lossning löper liggetiden inte ut förrän den gemensamma tiden har gått till ända.

Liggetiden beräknas i arbetsdagar och arbetstimmar. Som arbetsdag räknas varje vardag då arbetet utförs det antal timmar som är vanligt i hamnen på vardagar. Som arbetstimme räknas varje timme som kan användas till lastning på vardagar. För de dagar då

Dansk text

regnes med det særlige antal timer, som da sædvanligvis bruges.

§ 323. Liggetidens begyndelse.

Stk. 1. Liggetiden begynder ikke at løbe, før skibet er på lastepladsen, klar til at indtage last, og rejsebortfragteren har givet meddelelse herom.

Stk. 2. Meddelelse kan gives forhånd, men ikke før skibet er kommet frem til lastehavnen. Viser det sig senere, at skibet ikke var klart til at indtage last, skal den tid, som går tabt på grund af nødvendig klargøring, ikke medregnes i liggetiden.

Stk. 3. Meddelelse skal gives til aflasteren, eller dersom denne ikke kan træffes, til rejsebefragteren. Træffes hverken aflasteren eller rejsebefragteren, anses meddelelse for at være givet, når den er afsendt på hensigtsmæssig måde.

Stk. 4. Tiden regnes enten fra det klokkeslet, da arbejdet i havnen sædvanlig begynder om morgenen, eller fra middagspausens slutning. I første tilfælde må meldingen være givet senest en time før kontortidens afslutning den foregående arbejdsdag, i sidste tilfælde senest kl. 10 samme dag.

§ 324. Hindringer.

Kan skibet ikke lægges på lastepladsen på grund af hindring på rejsebefragterens side, kan det dog meldes klart til lastning med den virkning, at liggetiden begynder at løbe. Det samme gælder ved trafikophobning og desuden ved andre hindringer, som rejsebortfragteren ikke med rimelighed kunne tage i betragtning på tidspunktet for aftalens indgåelse.

Stk. 2. I liggetiden medregnes ikke den tid, som går tabt ved hindring på rejsebortfragterens side. Det samme glder tid, som går tabt, fordi skibet på grund af forhold, som rejsebortfragteren med rimelighed kun-

Finlandssvensk text

det antal timmar som vanligen används till lastning.

323 § Liggetidens början

Liggetiden börjar inte löpa förrän fartyget ligger på lastningsplatsen och är klart att ta in last och resebortfraktaren har gjort anmälan om detta.

Anmälan får göras i förväg men inte förrän fartyget har kommit fram till lastningshamnen. Visar det sig senare att fartyget inte var klart att ta in last, skall den tid som går förlorad för att göra fartyget klart inte räknas in i liggetiden.

Anmälan skall göras hos avlastaren eller, om denne inte kan anträffas, hos resebefraktaren. Kan varken avlastaren eller resebefraktaren anträffas, anses anmälan ha gjorts när den har avsänts på ett ändamålsenligt sätt.

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

324 § Hinder

Kan fartyget inte förläggas till lastningsplatsen på grund av hinder på resebefraktarens sida, får det ändå anmälas klart att ta in last med den verkan att liggetiden börjar löpa. Detsamma gäller vid trafikanhopning och dessutom vid annat hinder som resebortfraktaren inte skäligen kunnat räkna med när avtalet ingicks.

I liggetiden inräknas inte den tid som går förlorad på grund av hinder på resebortfraktarens sida. Detsamma gäller den tid som går förlorad till följd av att fartyget har förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats av en anledning som resebortfraktaren skä-

Norsk text

§ 323 Liggetidens begynnelse

Liggetiden begynner ikke å løpe før skipet er på lasteplassen, klart til å ta inn last, og reisebortfrakteren har gitt melding om dette.

Melding kan gis på forhånd, men ikke før skipet er kommet frem til lastehavnen. Viser det seg senere at skipet ikke var klart til å ta inn last, skal den tid som går tapt p g a nødvendig klargjøring, ikke regnes med i liggetiden.

Meldingen skal gis til avlasteren eller, om denne ikke kan treffes, til reisebefrakteren. Kan verken avlasteren eller reisebefrakteren treffes, anses meldingen som gitt når den er avsendt på hensiktsmessig måte.

Tiden regnes enten fra det klokkeslett da arbeidet i havnen vanligvis begynner om morgenen, eller fra middagspausens slutt. I første tilfelle må meldingen være gitt senest en time før kontortidens slutt arbeidsdagen før, i siste tilfelle senest klokken 10 samme dag.

§ 324 Hindringer

Kan ikke skipet legges på lasteplassen på grunn av hindring på reisebefrakterens side, kan det likevel meldes klart til lasting med den virkning at liggetiden begynner å løpe. Det samme gjelder ved trafikkopphopning og dessuten ved andre hindringer som reisebortfrakteren ikke med rimelighet kunne ta i betraktning på avtaletiden.

I liggetiden medregnes ikke tid som går tapt ved hindring på reisebortfrakterens side. Det samme gjelder tid som går tapt som følge av at skipet på grunn av forhold som reisebortfrakteren med rimelighet kunne ta i betraktning på avtaletiden, er lagt på en las-

Svensk text

det arbetas mindre än på arbetsdagar räknas det antal timmar som vanligen används till lastning.

323 § Liggetidens början

Liggetiden börjar inte löpa förrän fartyget ligger på lastningsplatsen och är klart att börja ta in last och resebortfraktaren har gjort anmälan om detta.

Anmälan får göras i förväg men inte förrän fartyget har kommit fram till lastningshamnen. Visar det sig senare att fartyget inte var klart att börja ta in last, skall den tid som går förlorad för att göra fartyget klart inte räknas in i liggetiden.

Anmälan skall göras hos avlastaren eller, om denne inte kan anträffas, hos resebefraktaren. Kan varken avlastaren eller resebefraktaren anträffas, anses anmälan ha gjorts när den avsänts på ett ändamålsenligt sätt.

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

324 § Hinder

Kan fartyget inte förläggas till lastningsplatsen på grund av hinder på resebefraktarens sida, får det ändå anmälas klart att börja ta in last med verkan att liggetiden börjar löpa. Detsamma gäller vid trafikanhopning och dessutom vid annat hinder som resebortfraktaren inte skäligen kunnat räkna med när avtalet ingicks.

I liggetiden inräknas inte den tid som går förlorad på grund av hinder på resebortfraktarens sida. Detsamma gäller den tid som går förlorad till följd av att fartyget har förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats av en anledning som resebortfraktaren skä-

Dansk text

ne tage i betragtning på tidspunktet for aftalens indgåelse, er lagt på en lasteplads, som ikke er sdvanlig. Derimod medregnes ophold ved forhaling af skibet.

§ 325. Overliggetiden.

Overliggetiden udgør den tid, skibet efter liggetidens udløb må ligge for at blive lastet, medmindre længden af overliggetid er fastsat ved aftale.

Stk. 2. Overliggetiden beregnes i løbende dage og timer fra liggetidens udløb. Bestemmelsen i § 324, stk. 2, får tilsvarende anvendelse.

§ 326. Godtgørelse for overliggetid.

For overliggetid har rejsebortfragteren krav på særskilt godtgørelse. Godtgørelsen fastsættes under hensyn til fragten og til forøgelse eller formindskelse af bortfragterens udgifter som følge af, at skibet ligger stille.

Stk. 2. Godtgørelsen forfalder ved påkrav.

Stk. 3. Bliver godtgørelsen ikke betalt eller sikkerhed stillet, kan rejsebortfragteren føre kravet på konnossementet. Gør han ikke det, kan han i stedet fastsætte en rimelig betalingsfrist. Er beløbet ikke betalt inden fristens udløb, kan rejsebortfragteren hæve befragtningsaftalen og kræve erstatning efter almindelige kontraktregler for tab, som skyldes at rejsen bortfalder.

LASTNING.

§ 327. Lastning og stuvning.

Dersom andet ikke følger af praksis i havnen, skal rejsebefragteren levere godset ved skibets side og rejsebortfragteren tage det om bord. Ved klausulerne:

1) fio (free in and out), skal rejsebefragte-

Finlandssvensk text

ligen bort räkna med när avtalet ingicks. Däremot inräknas uppehåll på grund av fartygets förhalning.

325 § Överliggetid

Överliggetid är den tid som fartyget efter liggetidens utgång måste ligga kvar för att bli lastat, såvida inte överliggetidens längd är fastställd genom avtal.

Överliggetiden beräknas i löpande dagar och timmar från liggetidens utgång. Stadgandena i 324 § 2 mom. har motsvarande tillämpning.

326 § Ersättning för överliggetid

Resebortfraktaren har rätt till särskild ersättning för överliggetid. Ersättningen bestäms med hänsyn till frakten och till den ökning eller minskning av resebortfraktarens utgifter som följer av att fartyget ligger stilla.

Ersättningen förfaller till betalning vid anfordran.

Om ersättningen inte betalas eller säkerhet inte ställs för den, har resebortfraktaren rätt att göra anteckning om fordringen på konossementet. Gör han inte det får han i stället förelägga resebefraktaren en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får resebortfraktaren häva befraktningsavtalet och kräva ersättning för förlust som beror på att resan inte kommer till stånd.

LASTNING

327 § Lastning och stuvning

Följer inte annat av det som är brukligt i hamnen, skall resebefraktaren avlämna godset vid fartygets sida och resebortfraktaren ta det ombord. Vid klausulerna

1) *fio (free in and out)*, skall resebefrakta-

Norsk text

teplass som ikke er sedvanlig. Derimot medregnes opphold ved forhaling av skipet.

§ 325 Overliggetid

Overliggetid er den tid skipet etter liggetidens utløp må ligge for å bli lastet, med mindre lengden av overliggetiden er fastsatt ved avtale.

Overliggetiden beregnes i løpende dager og timer fra liggetidens utløp. § 324 annet ledd gjelder tilsvarende.

§ 326 Godtgjørelse for overliggetid

Reisebortfrakteren har krav på særskilt godtgjørelse for overliggetid. Godtgjørelsen fastsettes under hensyn til frakten og den økning eller minskning av reisebortfrakterens utgifter som følger av at skipet ligger stille.

Godtgjørelsen forfaller ved påkrav.

Blir godtgjørelsen ikke betalt eller sikkerhet stillet, kan reisebortfrakteren gjøre anmerkning om kravet på konnossementet. Gjør han ikke det, kan han i stedet fastsette en rimelig betalingsfrist. Er beløpet ikke betalt innen fristens utløp, kan reisebortfrakteren heve befraktningsavtalen og kreve erstatning etter alminnelige kontraktsregler for tap som skyldes at reisen bortfaller.

LASTING

§ 327 Lasting og stuing

Dersom annet ikke følger av praksis i havnen, skal reisebefrakteren levere godset ved skipets side og reisebortfrakteren ta det om bord. Ved klausulene

1) *fio* (free in and out), skal reisebefrakte-

Svensk text

ligen bort räkna med när avtalet ingicks. Däremot inräknas uppehåll på grund av fartygets förhalning.

325 § Överliggetid

Överliggetid är den tid som fartyget efter liggetidens utgång måste ligga kvar för att bli lastat, såvida inte överliggetidens längd är fastställd genom avtal.

Överliggetiden beräknas för löpande dagar och timmar från liggetidens utgång. Bestämmelserna i 324 § andra stycket har motsvarande tillämpning.

326 § Ersättning för överliggetid

Resebortfraktaren har rätt till särskild ersättning för överliggetid. Ersättningen bestäms med hänsyn till frakten och till den ökning eller minskning av resebortfraktarens utgifter som följer av att fartyget ligger stilla.

Ersättningen förfaller vid anfordran.

Om ersättningen inte betalas eller säkerhet inte ställs för den, har resebortfraktaren rätt att göra anteckning om fordringen på konossementet. Gör han inte det får han i stället förelägga resebefraktaren en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får resebortfraktaren häva befraktningsavtalet och kräva ersättning för förlust som beror på att resan inte kommer till stånd.

LASTNING

327 § Lastning och stuvning

Följer inte annat av vad som är brukligt i hamnen, skall resebefraktaren avlämna godset vid fartygets sida och resebortfraktaren ta det ombord. Vid klausulerna

1) *fio (free in and out)*, skall resebefrakta-

Dansk text

ren sørge for lastningen,

2) liner terms (liniefartsvilkår), skal rejsebortfragteren sørge for lastningen.

Stk. 2. Rejsebortfragteren sørger for underlag og andet, som er påkrævet til stuvningen, og udfører denne.

Stk. 3. Vedrørende dækslast gælder § 263 (i kapitlet om stykgods) tilsvarende.

Stk. 4. Er skibet på grund af en omstændighed, som rejsebortfragteren med rimelighed kunne regne med, da aftalen blev sluttet, lagt på en lasteplads, der ikke er sædvanlig, er rejsebortfragteren ansvarlig for de øgede udgifter, som dette medfører.

§ 328. Levering af godset.

Godset skal leveres og lastes med tilbørlig hurtighed. Det skal leveres på sådan måde og i en sådan tilstand, at det let og sikkert kan tages ombord, stuves, befordres og losses.

Stk. 2. Bestemmelserne i §§ 256–259 (i kapitlet om stykgodstransport) gælder tilsvarende.

§ 329. Ombordkonnossement.

Når godset er lastet, skal rejsebortfragteren eller skibsføreren eller den, som bortfragteren ellers har bemyndiget dertil, på aflasterens forlangende, udstede ombordkonnossement, når de nødvendige papirer og oplysninger foreligger.

Stk. 2. Aflasteren kan kræve særskilte konnossementer for de enkelte dele af godset, medmindre dette vil medføre væsentlige ulemper.

Stk. 3. Udstedes der konossement med andre vilkår end fastsat i befragtningsaftalen og medfører dette forøget ansvar for rejsebortfragteren, skal rejsebefragteren holde ham skadesløs herfor.

Finlandssvensk text

ren sörja för lastningen och

2) *liner terms* (linjefartsvillkor), skall resebortfraktaren sörja för lastningen.

Resebortfraktaren skall ombesörja underlag och annat som behövs för stuvningen samt utföra den.

I fråga om däckslast har 263 § motsvarande tillämpning.

Om fartyget av en anledning, som resebortfraktaren skäligen bort räkna med när avtalet ingicks, har förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats, är resebortfraktaren ansvarig för de ökade utgifter som detta medför.

328 § Avlämnande av godset

Godset skall avlämnas och lastas med tillbörlig skyndsamhet. Det skall avlämnas på ett sådant sätt och i sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvas, befordras och lossas.

Det som stadgas i 256–259 §§ har motsvarande tillämpning.

329 § Ombordkonossement

När godset har lastats skall resebortfraktaren eller befälhavaren eller den som resebortfraktaren eljest har bemyndigat, på avlastarens begäran utfärda ombordkonossement, förutsatt att nödvändiga handlingar och uppgifter föreligger.

Avlastaren har rätt att få särskilda konossement för delar av godset, om det kan ske utan väsentlig olägenhet.

Om konossement utfärdas med andra villkor än dem som följer av befraktningsavtalet och detta medför en ökad ansvarighet för resebortfraktaren, skall resebefraktaren hålla honom skadeslös.

Norsk text

ren sørge for lastingen,

2) *liner terms* (linjefartsvilkår), skal reisebortfrakteren sørge for lastingen.

Reisebortfrakteren sørger for underlag og annet som trengs til stuingen og utfører denne.

Om dekkslast gjelder § 263 tilsvarende.

Er skipet på grunn av et forhold som reisebortfrakteren med rimelighet kunne ta i betraktning på avtaletiden, lagt på en lasteplass som ikke er sedvanlig, er reisebortfrakteren ansvarlig for de økte utgifter som dette medfører.

§ 328 Levering av godset

Godset skal leveres og lastes med tilbørlig hurtighet. Det skal leveres på slik måte og i slik stand at det lett og sikkert kan tas om bord, stues, befordres og losses.

Bestemmelsene i §§ 256 til 259 gjelder tilsvarende.

§ 329 Ombordkonnossement

Når godset er lastet, skal reisebortfrakteren eller skipsføreren eller den reisebortfrakteren ellers har bemyndiget, på avlasterens forlangende utstede ombordkonnossement, forutsatt at de nødvendige papirer og opplysninger foreligger.

Avlasteren kan kreve særskilte konnossementer for de enkelte deler av godset med mindre dette vil medføre vesentlig ulempe.

Utstedes konnossement med andre vilkår enn fastsatt i befraktningsavtalen, og dette medfører økt ansvar for reisebortfrakteren, skal reisebefrakteren holde ham skadesløs.

Svensk text

ren sörja för lastningen;

2) *liner terms* (linjefartsvillkor), skall resebortfraktaren sörja för lastningen.

Resebortfraktaren skall sörja för underlag och annat som behövs för stuvningen samt utföra den.

I fråga om däckslast har 263 § motsvarande tillämpning.

Om fartyget, av anledning som resebortfraktaren skäligen bort räkna med när avtalet ingicks, har förlagts till annan än sedvanlig lastningsplats, är resebortfraktaren ansvarig för de ökade utgifter som detta medför.

328 § Avlämnande av godset

Godset skall avlämnas och lastas med tillbörlig skyndsamhet. Det skall avlämnas på ett sådant sätt och i sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvas, befordras och lossas.

Bestämmelserna i 256–259 §§ har motsvarande tillämpning.

329 § Ombordkonossement

När godset har lastats skall resebortfraktaren eller befälhavaren eller den som resebortfraktaren eljest har bemyndigat, på avlastarens begäran utfärda ombordkonossement, förutsatt att nödvändiga handlingar och uppgifter föreligger.

Avlastaren har rätt att få särskilda konossement för delar av godset, om det kan ske utan väsentlig olägenhet.

Om konossement utfärdas med andra villkor än dem som följer av befraktningsavtalet och detta medför ett ökat ansvar för resebortfraktaren, skall resebefraktaren hålla honom skadeslös.

Dansk text

REJSEN.

§ 330. Rejsebortfragterens omsorgspligt.

Stk. 1. Rejsen skal undøres med tilbørlig hurtighed og i øvrigt på forsvarlig måde. Bestemmelserne i §§ 262, 266 og 267 (i kapitlet om stykgodstransport) gælder tilsvarende.

§ 331. Deviation. Substituthavn.

Stk. 1. Deviation kan kun gøres for at redde person eller for at bjærge skib eller gods eller af anden rimelig grund.

Stk. 2. Indtræder der hindringer, der medfører, at skibet ikke kan anløbe lossehavnen og losse lasten, eller at dette ikke kan ske uden urimeligt ophold, kan rejsebortfragteren i stedet vælge en anden rimelig lossehavn.

§ 332. Afstandsfragt.

Stk. 1. Er en del af rejsen udført, når aftalen hæves eller bortfalder, eller når godset ellers er losset i en anden havn end den aftalte, kan rejsebortfragteren kræve afstandsfragt. § 335 gælder tilsvarende.

Stk. 2. Afstandsfragt er det beløb, der bliver tilbage af den aftalte fragt, når fradrag gøres efer forholdet mellem længden af den tilbagestående og den aftalte rejse. Hensyn skal tages også til varigheden af og de særlige omkostninger ved sådanne rejser. Afstandsfragten kan ikke overstige godsets værdi.

Stk. 3. Enhver af parterne kan kræve afstandsfragt fastsat af en dispachør. Tvist om rigtigheden av dispachørens afgørelse kan indbringes for domstolene.

Finlandssvensk text

RESAN

330 § Resebortfraktarens omsorgsplikt

Resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet och i övrigt på försvarligt sätt. Stadgandena i 262 och 266–267 §§ har motsvarande tillämpning.

331 § Deviation. Substituthamn

Deviation får företas endast för att rädda person eller bärga fartyg eller gods eller av annan skälig anledning.

Om det uppkommer hinder, som medför att fartyget inte kan anlöpa lossningshamnen och lossa lasten, eller detta inte kan ske inom skälig tid, får resebortfraktaren i stället välja en annan lämplig lossningshamn.

332 § Avståndsfrakt

Har en del av resan utförts när befraktningsavtalet hävs eller faller bort eller när godset av någon annan orsak lossas i någon annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har resebortfraktaren rätt till avståndsfrakt. Stadgandena i 335§ har motsvarande tillämpning.

Avståndsfrakt är den avtalade frakten med avdrag för ett belopp som beräknas efter förhållandet mellan den återstående och den avtalade resans längd. Hänsyn skall även tas till varaktigheten av och de särskilda kostnaderna för sådana resor. Avståndsfrakten får inte överstiga godsets värde.

Tvist angående avståndsfrakt får hänskjutas till utredning och avgörande genom dispasch. Därvid skall stadgandena om dispasch vid gemensamt haveri gälla i tillämpliga delar.

Norsk text

REISEN

§ 330 Reisebortfrakterens omsorgsplikt

Reisen skal utføres med tilbørlig hurtighet og for øvrig på forsvarlig måte. Bestemmelsene i §§ 262, 266 og 267 gjelder tilsvarende.

§ 331 Deviasjon. Substitutthavn

Deviasjon kan bare foretas for å redde person, eller for å berge skip eller gods eller av annen rimelig grunn.

Inntrer det hindringer som medfører at skipet ikke kan anløpe lossehavnen og losse lasten, eller at dette ikke kan skje uten urimelig opphold, kan reisebortfrakteren i stedet velge en annen rimelig lossehavn.

§ 332 Avstandsfrakt

Er en del av reisen utført når befraktningsavtalen heves eller faller bort eller godset av annen grunn losses i en annen havn enn den avtalte lossehavn, kan reisebortfrakteren kreve avstandsfrakt. § 335 gjelder tilsvarende.

Avstandsfrakt er det beløp som blir tilbake av den avtalte frakt når fradrag gjøres etter forholdet mellom lengden av den gjenstående og den avtalte reise. Hensyn tas også til varigheten av og de særlige omkostninger ved sådanne reiser. Avstandsfrakten kan ikke overstige godsets verdi.

Enhver av partene kan kreve avstandsfrakten fastsatt av en dispasjør. Tvist om riktigheten av dispasjørens avgjørelse kan bringes inn for domstolene.

Svensk text

RESAN

330 § Resebortfraktarens omsorgsplikt

Resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet och i övrigt på ett försvarligt sätt. Bestämmelserna i 262 och 266–267 §§ har motsvarande tillämpning.

331 § Deviation. Substituthamn

Deviation får endast företas för att rädda personer eller för att bärga fartyg eller annan egendom till sjöss eller av annan skälig anledning.

Om det uppkommer hinder som medför att fartyget inte kan anlöpa lossningshamnen och lossa lasten, eller detta inte kan ske utan oskäligt uppehåll, får resebortfraktaren i stället välja en annan lämplig lossningshamn.

332 § Avståndsfrakt

Har en del av resan utförts när befraktningsavtalet hävs eller faller bort eller när godset av annan anledning lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har resebortfraktaren rätt till avståndsfrakt. Bestämmelserna i 335 § har motsvarande tillämpning.

Avståndsfrakt är den avtalade frakten med avdrag för ett belopp, som beräknas efter förhållandet mellan den återstående och den avtalade resans längd. Hänsyn skall även tas till varaktigheten av och de särskilda kostnaderna för sådana resor. Avståndsfrakten får inte överstiga godsets värde.

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

Dansk text

§ 333. Farligt gods.

Er farligt gods lastet, uden at rejsebortfragteren kendte dets farlige beskaffenhed, kan han efter omstændighederne losse, uskadeliggøre eller ødelægge godset uden pligt till att betale erstatning. Tilsvarende gælder, selvom har han kendskab til, at godset er af farlig beskaffenhed og der senere opstår en fare for person eller ejendom, som gør det uforsvarligt at beholde godset om bord.

LOSNING OG UDLEVERING AF GODSET M.V.

§ 334. Losning.

Stk. 1. Med hensyn til losseplads, lossetid og losning af godset gælder bestemmelserne i §§ 320–328 tilsvarende. Hvad der er bestemt for resebefragteren, skal her gælde modtageren af godset.

Stk. 2. Den, der legitimerer sig som modtager, har ret til at besigtige godset, før han modtager det.

Stk. 3. Er der flere modtagere af gods, som befordres i henhold til samme befragtningsaftale, kan de ikke anvise losseplads eller kræve forhaling, med mindre alle er enige.

Stk. 4. Øgede omkostninger som følge af, at godset er skadet eller må bortskaffes som følge af en skade, skal betales af rejsebefragteren, dersom skaden skyldes godsets egen beskaffenhed eller fejl eller forsømmelse på rejsebefragterens side. Ved klausulen fio (free in and out), dækker rejsebefragteren omkostningerne, medmindre rejsebortfragteren er ansvarlig for skaden i medfør af § 338.

§ 335. Fragt for gods, der ikke er i behold.

For gods, der ikke er i behold ved rejsens slutning, kan der ikke kræves fragt, med-

Finlandssvensk text

333 § Farligt gods

Har farligt gods lastats utan att resebortfraktaren kände till dess farliga beskaffenhet, får han efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att betala ersättning. Detsamma gäller även om resebortfraktaren kände till godsets farliga beskaffenhet och det senare uppstår en fara för person eller egendom, som gör det oförsvarligt att behålla godset ombord.

LOSSNING OCH UTLÄMNANDE AV GODSET

334 § Lossning

I fråga om lossningsplats, lossningstid och lossning av godset har 320–328 §§ motsvarande tillämpning. Därvid skall det som stadgas om resebefraktaren i stället gälla mottagaren av godset.

Den som visar sin behörighet som mottagare av godset har rätt att besiktiga godset innan han tar emot det.

Finns det flere mottagare av gods som befordras enligt samma befraktningsavtal, får de endast gemensamt anvisa lossningsplats eller fordra att fartyget förhalas.

Ökade kostnader till följd av att godset är skadat eller måste bortskaffas på grund av en skada, skall betalas av resebefraktaren om skadan har orsakats av godsets egen beskaffenhet eller av fel eller försummelse på resebefraktarens sida. Vid klausulen *fio (free in and out)* skall resebefraktaren betala kostnaderna om inte resebortfraktaren är ansvarig för skadan enligt 338 §.

335 § Frakt för gods som inte finns i behåll

För gods som inte finns i behåll vid resans slut skall frakt utgå endast om godset har

Norsk text

§ 333 Farlig gods

Er farlig gods lastet uten at reisebortfrakteren kjente dets farlige beskaffenhet, kan han etter forholdene losse, uskadeliggjøre eller ødelegge godset uten plikt til å betale erstatning. Det samme gjelder selv om han kjente til godsets farlige beskaffenhet dersom det senere oppstår en fare for person eller eiendom som gjør det uforsvarlig å beholde godset om bord.

LOSSING OG UTLEVERING AV GODSET M V

§ 334 Lossingen

Med hensyn til losseplass, lossetid og lossingen av godset gjelder bestemmelsene i §§ 320 til 328 tilsvarende. Det som der er bestemt om reisebefrakteren, skal her gjelde mottakeren av godset.

Den som legitimerer seg som mottaker, har rett til å besikte godset før han tar imot det.

Er det flere mottakere av gods som befordres i henhold til samme befraktningsavtale, kan de ikke anvise losseplass eller kreve forhaling med mindre alle er enige.

Økte omkostninger som følge av at godset er skadet eller må bortskaffes på grunn av en skade, skal betales av reisebefrakteren dersom skaden skyldes godsets egen beskaffenhet eller feil eller forsømmelse på reisebefrakterens side. Ved klausulen fio (free in and out), dekker reisebefrakteren omkostningene med mindre reisebortfrakteren er ansvarlig for skaden etter reglene i § 338.

§ 335 Frakt for gods som ikke er i behold

For gods som ikke er i behold ved reisens slutt, kan frakt ikke kreves, med mindre det

Svensk text

333 § Farligt gods

Har farligt gods lastats utan att resebortfraktaren kände till dess farliga beskaffenhet, får han efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra godset utan skyldighet att betala ersättning. Detsamma gäller även om resebortfraktaren kände till godsets farliga beskaffenhet och det senare uppstår en fara för person eller egendom som gör det oförsvarligt att behålla godset ombord.

LOSSNING OCH UTLÄMNANDE AV GODSET

334 § Lossningen

I fråga om lossningsplats, lossningstid och lossning av godset har 320–328 §§ motsvarande tillämpning. Därvid skall det som är bestämt om resebefraktaren i stället gälla mottagaren av godset.

Den som visar sin behörighet som mottagare har rätt att besiktiga godset innan han tar emot det.

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

Ökade kostnader till följd av att godset är skadat eller måste bortskaffas på grund av en skada, skall betalas av resebefraktaren om skadan har orsakats av godsets egen beskaffenhet eller av fel eller försummelse av resebefraktaren eller någon som han svarar för. Vid klausulen *fio (free in and out)*, skall resebefraktaren betala kostnaderna om inte resebortfraktaren är ansvarig för skadan enligt 338 §.

335 § Frakt för gods som inte finns i behåll

För gods som inte finns i behåll vid resans slut, skall frakt utgå endast om godset har

Dansk text

mindre det er gået tabt som følge af dets egen beskaffenhed, mangler ved indpakningen eller fejl eller forsømmelse på rejsebefragterens side, eller rejsebortfragteren har solgt det for ejerens regning eller har losset, uskadeliggjort eller ødelagt det i medfør af § 333.

Stk. 2. Forudbetalt fragt skal betales tilbage, hvis rejsebortfragteren i medfør av *stk. 1*, ikke har krav på fragt.

§ 336. Modtagerens og rejsebortfragterens ansvar for fragten. Tilbageholdsret.

Ved at tage imod godset bliver modtageren pligtig til at betale fragt of andre krav efter bestemmelserne i § 269 (i kapitlet om stykgodstransport).

Stk. 2. Rejsebortfragteren kan i alle tilfælde kræve betaling af rejsebefragteren i medfør af § 273 (i kapitlet om stykgodstransport).

Stk. 3. Rejsebortfragteren har tilbageholdsret i medfør af bestemmelserne i § 270 (i kapitlet om stykgodstransport).

§ 337. Oplægning af gods.

Undlader modtageren at opfylde vilkårene for udlevering af godset, eller forsinker han losningen, således at den ikke kan fuldføres til aftalt tid eller i øvrigt uden urimelig forsinkelse, har rejsebortfragteren ret til at losse godset og oplægge det under sikker forvaring for modtagerens regning. Om oplægningen skal han underrette modtageren.

Stk. 2. Nægter modtageren at tage imod godset, eller er modtageren ikke kendt eller ikke at træffe, skal rejsebortfragteren så hurtigt som muligt underrette rejsebefragteren. Melder modtageren sig ikke så tidligt, att losningen kan fuldføres i rette tid, skal rejsebortfragteren losse og oplægge godset. Modtageren og rejsebefragteren skal underrettes om oplægningen.

Finlandssvensk text

gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning, fel eller försummelse på resebefraktarens sida eller om resebortfraktaren har sålt godset för ägarens räkning eller har lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 333 §.

Förutbetald frakt skall betalas tillbaka om resebortfraktaren enligt 1 mom. inte har rätt till frakt.

336 § Mottagarens och resebefraktarens ansvar för frakt. Retentionsrätt

Genom att motta godset blir mottagaren skyldig att betala frakt och andra fordringar enligt 269 §.

Resebortfraktaren kan under alla omständigheter kräva betalning av resebefraktaren enligt 273 §.

Resebortfraktaren har rätt att hålla godset inne enligt 270 §.

337 § Uppläggning av godset

Underlåter mottagaren att uppfylla villkoren för utlämnandet av godset eller fördröjer han lossningen så att denna inte hinner slutföras inom avtalad tid eller i övrigt inom skälig tid, har resebortfraktaren rätt att lossa godset och lägga upp det i säkert förvar för mottagarens räkning. Mottagaren skall underrättas om uppläggningen.

Om mottagaren vägrar att motta godset eller inte är känd eller inte kan anträffas, skall resebortfraktaren så snart som möjligt underrätta resebefraktaren om detta. Anmäler sig mottagaren inte så tidigt att lossningen kan slutföras i rätt tid, skall resebortfraktaren lossa och lägga upp godset. Mottagaren och resebefraktaren skall underrättas om uppläggningen.

I underrättelsen enligt 1 och 2 mom. skall

Norsk text

er gått tapt som følge av sin egen beskaffenhet, mangler ved pakningen eller feil eller forsømmelse på reisebefrakterens side, eller reisebortfrakteren har solgt det for eierens regning eller har losset, uskadeliggjort eller ødelagt det i henhold til § 333.

Forutbetalt frakt skal betales tilbake hvis reisebortfrakteren etter første ledd ikke har krav på frakt.

§ 336 Mottakerens og reisebefrakterens ansvar for frakten. Tilbakeholdsrett

Ved å ta imot godset blir mottakeren ansvarlig for frakt og andre krav etter reglene i § 269.

Reisebortfrakteren kan i alle tilfelle kreve betaling av reisebefrakteren etter reglene i § 273.

Reisebortfrakteren har tilbakeholdsrett etter reglene i § 270.

§ 337 Opplegging av godset

Unnlater mottakeren å oppfylle vilkårene for utlevering av godset, eller forsinker han lossingen slik at den ikke kan fullføres til avtalt tid eller for øvrig uten urimelig forsinkelse, har reisebortfrakteren rett til å losse godset og legge det opp under sikker forvaring for mottakerens regning. Mottakeren skal underrettes om opplegningen.

Nekter mottakeren å ta imot godset, eller er han ikke kjent eller ikke å treffe, skal reisebortfrakteren så hurtig som mulig underrette reisebefrakteren. Melder mottakeren seg ikke så tidlig at lossingen kan fullføres til rett tid, skal reisebortfrakteren losse og legge opp godset. Mottakeren og reisebefrakteren underrettes om opplegningen.

I underretning etter første og annet ledd skal det angis en rimelig frist etter hvis utløp

Svensk text

gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, bristfällig förpackning eller fel eller försummelse av resebefraktaren eller någon som han svarar för eller om resebortfraktaren har sålt godset för ägarens räkning eller har lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 333 §.

Förutbetald frakt skall betalas tillbaka om resebortfraktaren enligt första stycket inte har rätt till frakt.

336 § Mottagarens och resebefraktarens ansvar för frakten. Retentionsrätt

Genom att motta godset blir mottagaren skyldig att betala frakt och andra fordringar enligt 269 §.

Resebortfraktaren kan under alla omständigheter kräva betalning av resebefraktaren enligt 273 §.

Resebortfraktaren har rätt att hålla inne godset enligt 270 §.

337 § Uppläggning av godset

Underlåter mottagaren att uppfylla villkoren för utlämnandet av godset eller fördröjer han lossningen så att denna inte hinner slutföras inom avtalad tid eller i övrigt inom skälig tid, har resebortfraktaren rätt att lossa godset och lägga upp det i säkert förvar för mottagarens räkning. Mottagaren skall underrättas om uppläggningen.

Om mottagaren vägrar att motta godset eller inte är känd eller inte kan anträffas, skall resebortfraktaren så snart som möjligt underrätta resebefraktaren. Anmäler mottagaren sig inte så tidigt att lossningen kan slutföras i rätt tid, skall resebortfraktaren lossa och lägga upp godset. Mottagaren och resebefraktaren skall underrättas om uppläggningen.

I underrättelsen enligt första och andra

Dansk text

Stk. 3. I underretningen i medfør af stk. 1 og 2 skal angives en rimelig frist, efter hvis udløb rejsebortfragteren kan sælge eller på anden måde råde over oplagt gods. Ved salg eller anden råden over godset gælder § 272 (i stykgodskapitlet) tilsvarende.

§ 338. Lasteskader. Forsinket udlevering.

Rejsebortfragteren er ansvarlig efter reglerne i §§ 274–285 og 287–289 for tab som følge af, at gods går tabt, bliver beskadiget eller bliver forsinket, mens det er i hans varetægt. Reglen i § 286 gælder tilsvarende.

Stk. 2. Modtager, som ikke er rejsebefragter, kan også kraeve erstatning efter stk. 1. Er modtager indehaver af et konnossement, udstedt af rejsebortfragteren, kan han tillige påberåbe sig bestemmelsen i § 316.

KONTRAKTSBRUD OG HINDRINGER PÅ REJSEBORTFRAGTERENS SIDE

§ 339. Kancelleringstidpunkt.

Skal skibet varere lasteklart inden et bestemt tidspunkt (kancelleringstid), kan rejsebefragteren hæve befragtningsaftalen, dersom skibet ikke er lasteklart eller meldet lasteklart inden udløbet af fristen.

Stk. 2. Giver rejsebortfragteren meddelse om, at skibet vil komme, efter at tiden er løbet ud, og opgiver, hvornår skibet vil være lasteklart, må rejsebefragteren uden ugrundet ophold hæve aftalen. Hæves aftalen ikke, bliver det opgivne tidspunkt nyt kancelleringstidspunkt.

§ 340. Forsinkelse og andet kontraktsbrud.

Rejsebefragteren kan hæve fragtaftalen på grund af forsinkelse eller andet kontraktsbrud på rejsebortfragterens side, når kontraktsbruddet er væsentligt.

Finlandssvensk text

anges en skälig tidsfrist efter vars slut resebortfraktaren har rätt att sälja eller förfoga över upplagt gods. Vid försäljning av eller annat förfogande över godset har stadgandena i 272 § motsvarande tillämpning.

338 § Lastskada. Dröjsmål med utlämnandet

Resebortfraktaren är ansvarig enligt 274–285 och 287–289 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård. Stadgandena i 286 § har motsvarande tillämpning.

En mottagare som inte är resebefraktaren har också rätt till ersättning enligt 1 mom. Om mottagaren innehar konossement som har utfärdats av resebortfraktaren, får han också åberopa stadgandena i 316 §.

AVTALSBROTT OCH HINDER PÅ RESEBORTFRAKTARENS SIDA

339 § Kancelleringstid

Skall fartyget vara klart att ta in last inom en viss tid (kancelleringstid), får resebefraktaren häva befraktningsavtalet om fartyget inte är klart att ta in last eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång.

Om resebortfraktaren anmäler att fartyget ankommer efter att tiden har löpt ut och uppger när fartyget kommer att vara klart att ta in last får resebefraktaren häva avtalet om det sker inom skälig tid. Hävs inte avtalet blir den angivna tidpunkten ny kancelleringstid.

340 § Dröjsmål och annat avtalsbrott

Resebefraktaren får häva befraktningsavtalet på grund av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida om avtalsbrottet är väsentligt.

Norsk text

reisebortfrakteren kan selge eller på annen måte råde over opplagt gods. Ved salg eller annen forføyning over godset gjelder § 272.

§ 338 Lasteskader. Forsinket utlevering

Reisebortfrakteren er ansvarlig etter reglene i §§ 274 til 285 og 287 til 289 § for tap som følge av at gods går tapt, kommer til skade eller blir forsinket mens det er i hans varetekt. Reglene i § 286 gjelder tilsvarende.

Mottaker som ikke er reisebefrakteren, kan også kreve erstatning etter første ledd. Har mottakeren konnossement utstedt av reisebortfrakteren, kan han også påberope seg reglene i § 316.

KONTRAKTSBRUDD OG HINDRINGER PÅ REISEBORTFRAKTERENS SIDE

§ 339 Kanselleringstid

Skal skipet være lasteklart innen en bestemt tid (kanselleringstid), kan reisebefrakteren heve befraktningsavtalen dersom skipet ikke er lasteklart eller ikke meldt lasteklart før utløpet av fristen.

Gir reisebortfrakteren melding om at skipet vil komme etter fristens utløp, og oppgir når skipet vil være lasteklart, må reisebefrakteren uten ugrunnet opphold heve avtalen. Heves ikke avtalen, blir det oppgitte tidspunkt ny kanselleringstid.

§ 340 Forsinkelse og annet kontraktsbrudd

Reisebefrakteren kan heve befraktningsavtalen på grunn av forsinkelse eller annet kontraktsbrudd på reisebortfrakterens side når kontraktsbruddet er vesentlig.

Svensk text

stycket skall anges en skälig tidsfrist efter vars slut resebortfraktaren har rätt att sälja eller förfoga över upplagt gods. Vid försäljning av eller annat förfogande över godset har bestämmelserna i 272 § motsvarande tillämpning.

338 § Lastskada. Dröjsmål med utlämnandet

Resebortfraktaren är ansvarig enligt 274–285 och 287–289 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård. Bestämmelserna i 286 § har motsvarande tillämpning.

En mottagare som inte är resebefraktaren har också rätt till ersättning enligt första stycket. Om mottagaren innehar konossement, som har utfärdats av resebortfraktaren, får han också åberopa reglerna i 316 §.

AVTALSBROTT OCH HINDER PÅ RESEBORTFRAKTARENS SIDA

339 § Kancelleringstid

Skall fartyget vara klart att börja ta in last inom viss tid (kancelleringstid), får resebefraktaren häva befraktningsavtalet om fartyget inte är klart att börja ta in last eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång.

Om resebortfraktaren anmäler att fartyget kommer efter det att tiden har löpt ut och uppger han när fartyget kommer att vara klart att börja ta in last, får resebefraktaren häva avtalet om det sker inom skälig tid. Hävs inte avtalet blir den angivna tidpunkten ny kancelleringstid.

340 § Dröjsmål och annat avtalsbrott

Resebefraktaren får häva befraktningsavtalet på grund av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida om avtalsbrottet är väsentligt.

Dansk text

Stk. 2. Har lastning fundet sted, kan rejsebefragteren ikke hæve aftalen, hvis losning af godset vil medføre væsentlig skade eller ulempe for andre befragtere. Ved konsekutive rejser kan befragteren ikke hæve for en enkelt rejse, med mindre udførelsen af denne er uvæsentlig for rejsebortfragteren i forhold til de resterende rejser.

Stk. 3. Vil rejsebefragteren hæve aftalen, må han give underretning herom uden ugrundet ophold, efter at han må antages at have fået kendskab til kontraktsbruddet. Gør han ikke det, går hæveadgangen tabt.

§ 341. Tab af skibet.

Ælder befragtningsaftalen et bestemt skib, og dette går tabt eller bliver erklæret for uistandsætteligt, er rejsebortfragtren ikke forpligtet til at udføre befordringen. I dette tilfælde kan han ikke kræve at udføre rejsen med et andet skib, selv om befragtningsaftalen tillader ham att indsætte et andet skib end det aftalte.

§ 342. Rejsebortfragterens erstatningsansvar.

Opstår der som følge af forsinkelse eller andet kontraktsbrud på rejsebortfragterens side tab, som ikke er omfattet af § 338, gælder §§ 275 og 276 tilsvarende.

KONTRAKTSBRUD OG HINDRINGER PÅ REJSEBEFRAGTERENS SIDE.

§ 343. Tilbagetræden før lastning.

Træder rejsebefragteren tilbage fra befragtningsaftalen før lastningen er begyndet, eller har han ved afslutningen af lastningen ikke leveret alt det gods, aftalen omfatter, kan rejsebortfragteren kræve erstatning for fragttab og anden skade. Ved konsekutive rejser kan tilbagetræden fra en enkelt rejse kun ske, dersom udførelsen af denne er uvæ-

Finlandssvensk text

Sedan lastning har skett får resebefraktaren inte häva avtalet om lossning av godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för någon annan befraktare. Vid konsekutiva resor får resebefraktaren inte häva avtalet i fråga om en enstaka resa med mindre utförandet av denna är oväsentligt för resebortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

Om resebefraktaren vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det, går hävningsrätten förlorad.

341 § Förlust av fartyget

Avser befraktningsavtalet ett bestämt fartyg och går det förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, är resebortfraktaren inte skyldig att utföra resan. I ett sådant fall har han inte heller rätt att utföra resan med ett annat fartyg än det avtalade även om han enligt avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg.

342 § Resebortfraktarens skadeståndsansvar

Uppkommer till följd av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida skada som inte omfattas av 338 § har 275 och 276 §§ motsvarande tillämpning.

AVTALSBROTT OCH HINDER PÅ RESEBEFRAKTARENS SIDA

343 § Frånträdande före lastningen

Frånträder resebefraktaren befraktningsavtalet innan lastningen har börjat eller har han vid lastningens slut inte lämnat allt det gods som avtalet gäller, har resebortfraktaren rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada. Vid konsekutiva resor kan frånträdande av en enstaka resa ske endast om utförandet av den är oväsentligt för rese-

Norsk text

Etter at lasting er foretatt, kan reisebefrakteren ikke heve avtalen for så vidt lossing av godset vil medføre vesentlig skade eller ulempe for andre befraktere. Ved konsekutive reiser kan reisebefrakteren ikke heve for en enkelt reise med mindre utførelsen av denne er uvesentlig for reisebortfrakteren i forhold til de gjenstående reiser.

Vil reisebefrakteren heve avtalen, må han gi melding om dette uten ugrunnet opphold etter at han må antas å ha fått kjennskap til kontraktsbruddet. Gjør han ikke det, går hevningsretten tapt.

§ 341 Tap av skipet

Gjelder befratningsavtalen et bestemt skip og dette går tapt eller blir uistandsettelig, plikter reisebortfrakteren ikke å utføre reisen. I så fall kan han ikke kreve å utføre reisen med et annet skip, selv om avtalen tillater ham å sette inn et annet skip enn det avtalte.

§ 342 Reisebortfrakterens erstatningsansvar

Oppstår det som følge av forsinkelse eller annet kontraktsbrudd på reisebortfrakterens side tap som ikke omfattes av § 338, gjelder §§ 275 og 276 tilsvarende.

KONTRAKTSBRUDD OG HINDRINGER PÅ REISEBEFRAKTERENS SIDE

§ 343 Tilbaketreden før lasting

Trer reisebefrakteren tilbake fra befraktningsavtalen før lastingen er begynt eller har han ved avslutningen av lastingen ikke levert alt det gods avtalen gjelder, kan reisebortfrakteren kreve erstatning for frakttap og annen skade. Ved konsekutive reiser kan tilbaketreden fra en enkelt reise bare skje dersom utførelsen av denne er uvesentlig for

Svensk text

Sedan lastning har skett får resebefraktaren inte häva avtalet såvitt lossning av godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för annan befraktare. Vid konsekutiva resor får resebefraktaren inte häva i fråga om en enstaka resa om inte utförandet av denna är oväsenligt för resebortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

Om resebefraktaren vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

341 § Förlust av fartyget

Avser befraktningsavtalet ett bestämt fartyg och går det förlorat eller efter skada förklaras inte kunna sättas i stånd, är resebortfraktaren inte skyldig att utföra resan. I sådant fall har han inte heller rätt att utföra resan med ett annat fartyg, även om han enligt avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade.

342 § Resebortfraktarens skadeståndsansvar

Uppkommer till följd av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida skada som inte omfattas av 338 § har 275 och 276 §§ motsvarande tillämpning.

AVTALSBROTT OCH HINDER PÅ RESEBEFRAKTARENS SIDA

343 § Frånträdande före lastning

Frånträder resebefraktaren befraktningsavtalet innan lastningen har börjat eller har han vid lastningens slut inte lämnat allt det gods som avtalet gäller, har resebortfraktaren rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada. Vid konsekutiva resor kan frånträdande av en enstaka resa ske endast om utförandet av den är oväsentligt för rese-

Dansk text

sentlig for rejsebortfragteren i forhold til de resterende rejser.

Stk. 2. Ved fastsættelse af erstatning skal hensyn tages til, om rejsebortfragteren uden rimelig grund har undladt at medtage andet gods.

Stk. 3. Erstatning kan ikke kræves, hvis muligheden af at levere eller befordre godset eller indføre det på bestemmelsesstedet må anses for udelukket ved omstændigheder, der er af sådan beskaffenhed, at rejsebefragteren ikke burde have taget dem i betragtning, da aftalen blev sluttet, såsom indførsels- eller udførselsforbud eller anden foranstaltning af offentlig myndighed, hændelig undergang af alt gods af den art, aftalen angår, eller lignende omstændigheder. Tilsvarende gælder, hvis det bestemte gods, aftalen angår, er gået till grunde ved en ulykkeshændelse.

Stk. 4. Vil rejsebefragteren påberåbe sig en af de i stk. 3 nævnte omstændigheder, skal han uden ugrundet ophold give meddelelse om dette. Gør han ikke det, skal han erstatte den skade, som følger heraf.

§ 344. Ret til at hæve.

Kan rejsebefragteren træde tilbage fra befragtningsaftalen uden erstatningsansvar, jfr. § 343, stk. 3, kan rejsebortfragteren hæve aftalen, når han giver underretning herom uden ugrundet ophold.

Stk. 2. Leverer rejsebefragteren ikke alt det gods, aftalen omfatter, kan rejsebortfragteren sætte en rimelig frist for rejsebefragteren til at betale erstatning ellr til at stille sikkerhed. Er dette ikke gjort inden fristens udløb, kan rejsebortfragteren hæve aftalen. Han kan tillige kræve erstatning i medfør af § 343, med mindre rejsebefragteren er uden ansvar for ikke at have leveret det gods, som mangler.

Finlandssvensk text

bortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

Vid bestämmande av ersättningen skall hänsyn tas till om resebortfraktaren utan skälig anledning har underlåtit att ta med annat gods.

Rätt till ersättning föreligger inte om möjligheten att avlämna, befordra eller föra in godset i bestämmelseorten måste anses utesluten till följd av omständigheter som resebefraktaren inte borde ha räknat med när avtalet ingicks, såsom export- eller importförbud eller annan åtgärd av myndighet, förstörelse av allt gods av det slag som avtalet avser eller därmed jämförlig händelse. Detsamma gäller om avtalet avser bestämt gods som har gått under genom en olyckshändelse.

Om resebefraktaren vill åberopa en omständighet som avses i 3 mom., skall han inom skälig tid lämna meddelande om detta. Gör han inte det blir han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

344 § Hävningsrätt

Får resebefraktaren frånträda befraktningsavtalet utan att skadeståndsansvar föreligger enligt 343 § 3 mom., får resebortfraktaren häva avtalet om han meddelar detta inom skälig tid.

Om resebefraktaren inte avlämnar allt det gods som avtalet gäller, får resebortfraktaren förelägga resebefraktaren en bestämd tilläggstid inom vilken resebefraktaren skall betala ersättning eller ställa säkerhet. Är tiden inte oskäligt kort och har ersättningen inte betalats eller säkerhet inte ställts för det inom tilläggstiden, får resebortfraktaren häva avtalet. Han har även rätt till ersättning enligt 343 §, såvida inte resebefraktaren är utan ansvar för att han inte har avlämnat det gods som saknas.

Norsk text

reisebortfrakteren i forhold til de gjenstående reiser.

Ved fastsettelse av erstatningen skal hensyn tas til om reisebortfrakteren uten rimelig grunn har unnlatt å ta med annet gods.

Erstatning kan ikke kreves hvis muligheten for å levere eller befordre godset eller innføre det på bestemmelsesstedet må anses utelukket på grunn av omstendigheter som reisebefrakteren ikke burde ha tatt i betraktning da avtalen ble sluttet, såsom utførsels- eller innførselsforbud eller annen forføyning av offentlig myndighet, hendelig undergang av alt gods av den art som avtalen gjelder, eller lignende omstendigheter. Det samme gjelder hvis avtalen angår bestemt gods som går til grunne ved en ulykkeshendelse.

Vil reisebefrakteren påberope seg en omstendighet som nevnt i tredje ledd, skal han uten ugrunnet opphold gi melding om det. Gjør han ikke det, plikter han å erstatte den skade som følger derav.

Svensk text

bortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

Vid bestämmande av ersättningen skall hänsyn tas till om resebortfraktaren utan skälig anledning har underlåtit att ta med annat gods.

Rätt till ersättning föreligger inte om möjligheten att avlämna, befordra eller föra in godset i bestämmelseorten måste anses utesluten till följd av omständigheter som resebefraktaren inte borde ha räknat med när avtalet ingicks, såsom utförsel- eller införselförbud eller annan åtgärd av myndighet, förstörelse av allt gods av det slag som avtalet avser eller därmed jämförlig händelse. Detsamma gäller om avtalet avser bestämt gods som förstörts genom en olyckshändelse.

Om resebefraktaren vill åberopa en omständighet som avses i tredje stycket, skall han inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

§ 344 Hevingsrett

Kan reisebefrakteren tre tilbake fra befraktningsavtalen uten erstatningsansvar, jf § 343 tredje ledd, kan reisebortfrakteren heve avtalen når han gir melding om dette uten ugrunnet opphold.

Leverer reisebefrakteren ikke alt det gods avtalen gjelder, kan reisebortfrakteren sette en rimelig frist for reisebefrakteren til å betale erstatning eller å stille sikkerhet. Er dette ikke gjort innen fristens utløp, kan reisebortfrakteren heve avtalen. Han kan dessuten kreve erstatning etter § 343 med mindre reisebefrakteren er uten ansvar for ikke å ha levert det gods som mangler.

344 § Hävningsrätt

Får resebefraktaren frånträda befraktningsavtalet utan att skadeståndsansvar föreligger enligt 343 § tredje stycket, får resebortfraktaren häva avtalet om han meddelar detta inom skälig tid.

Om resebefraktaren inte avlämnar allt det gods som avtalet gäller, får resebortfraktaren förelägga resebefraktaren en bestämd tilläggstid inom vilken resebefraktaren skall betala ersättning eller ställa säkerhet. Är tiden inte oskäligt kort och har ersättningen inte betalats eller säkerhet inte ställts inom tilläggstiden, får resebortfraktaren häva avtalet. Han har även rätt till ersättning enligt 343 §, såvida inte resebefraktaren är utan ansvar för att det gods som fattas inte har avlämnats.

Dansk text

§ 345. Tilbagetræden efter lastning.

Har lastning fundet sted, kan rejsebefragteren ikke kræve godset losset eller rejsen afbrudt, dersom dette vil medføre væsentlig skade eller ulempe for rejsebortfragteren eller andre befragtere. Bestemmelserne i §§ 343 og 344 gælder tilsvarende.

§ 346. Forsinket lastning.

Er overliggetiden aftalt og har rejsebefragteren ved lastetidens udløb ikke leveret godset eller kun leveret en del heraf, gælder bestemmelserne i §§ 343 og 344 tilsvarende. Tilsvarende gælder, når befragtningsaftalen indeholder klausulen liner terms, og liggetiden er opbrugt.

Stk. 2. Er overliggetiden længde ikke aftalt, men lastningen bliver så forsinket, att der opstår et væsentligt tab eler ulempe for rejsebortfragteren, selv om godtgørelse for overliggetid betales, kan han hæve aftalen eller, når noget af godset allerede er leveret, erklære lastningen for afsluttet. I dette tillfælde gælder bestemmelserne i § 343 og § 344 tilvarende.

§ 347. Anden forsinkelse.

Bliver skibet opholdt efter lastning eller under rejse som følge af forhold på rejsebefragterens side, kan rejsebortfragteren kræve erstatning, med mindre opholdet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af rejsebefragteren eller nogen, han svarer for. Tilsvarende gælder, når skibet bliver opholdt under losning, fordi det ikke er muligt for rejsebortfragteren at foretage oplægning i medfør af § 337.

Stk. 2. Bliver ved konsekutive rejser fagt, godtgørelse for overliggetid eller andre fordringer i henhold til befragtningsaftalen ikke betalt i rette tid, kan rejsebortfragteren fastsætte en rimelig betalingsfrist. er kravet ikke betalt inden fristens udløb, kan rejsebort-

Finlandssvensk text

345 § Frånträdande efter lastning

Sedan lastning har skett, har resebefraktaren inte rätt att få godset lossat eller resan avbruten, om detta skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för resebortfraktaren eller någon annan befraktare. Stadgandena i 343 och 344 §§ har motsvarande tillämpning.

346 § Dröjsmål med lastning

Har överliggetiden avtalats och har resebefraktaren vid lastningstidens utgång inte avlämnat godset eller endast avlämnat en del av det, har 343 och 344 §§ motsvarande tilllämpning. Detsamma gäller när befraktningsavtalet innehåller klausulen liner terms (linjefartsvillkor) och liggetiden har gått ut.

Om överliggetidens längd inte har avtalats och lastningen blir så försenad att väsentlig skada eller olägenhet uppkommer för resebortfraktaren även om ersättning för överliggetid betalas, får han häva avtalet eller, när gods redan har avlämnats, förklara lastningen avslutad. I sådant fall har 343 och 344 §§ motsvarande tillämpning.

347 § Annat dröjsmål

Fördröjs fartyget efter lastningen eller under resan och beror detta på ett förhållande på resebefraktarens sida, har resebortfraktaren rätt till ersättning, såvida inte resebefraktaren visar att varken han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Detsamma gäller om fartyget uppehålls under lossningen därför att det inte är möjligt för resebortfraktaren att lägga upp godset enligt 337 §.

Blir vid konsekutiva resor frakt, ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt befraktningsavtalet inte betalda i rätt tid, får resebortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte

Norsk text

§ 345 Tilbaketreden etter lasting

Etter at lasting er foretatt, kan reisebefrakteren ikke kreve godset losset eller reisen avbrutt dersom dette vil medføre vesentlig skade eller ulempe for reisebortfrakteren eller andre befraktere. Bestemmelsene i §§ 343 og 344 gjelder tilsvarende.

§ 346 Forsinket lasting

Er overliggetiden avtalt og har reisebefrakteren ved lastetidens utløp ikke levert godset eller bare levert en del av det, gjelder reglene i §§ 343 og 344 tilsvarende. Det samme gjelder når avtalen inneholder klausulen liner terms og liggetiden er ute.

Er overliggetidens lengde ikke avtalt, men lastingen blir så forsinket at det oppstår vesentlig tap eller ulempe for reisebortfrakteren selv om godtgjørelse for overliggetid betales, kan han heve avtalen eller, når noe gods allerede er levert, erklære lastingen for avsluttet. I så fall gjelder reglene i §§ 343 og 344 tilsvarende.

§ 347 Annen forsinkelse

Blir skipet oppholdt etter lastingen eller på reisen som følge av forhold på reisebefrakterens side, kan reisebortfrakteren kreve erstatning med mindre oppholdet ikke skyldes feil eller forsømmelse av reisebefrakteren eller noen han svarer for. Tilsvarende gjelder når skipet blir oppholdt under lossingen fordi det ikke er mulig for reisebortfrakteren å foreta opplegging av godset etter § 337.

Blir ved konsekutive reiser frakt, godtgjørelse for overliggetid eller andre krav etter befraktningsavtalen ikke betalt i rett tid, kan reisebortfrakteren fastsette en rimelig betalingsfrist. Er kravet ikke betalt innen fristens utløp, kan reisebortfrakteren stanse

Svensk text

345 § Fränträdande efter lastning

Sedan lastning har skett har resebefraktaren inte rätt att få godset lossat eller resan avbruten om detta skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för resebortfraktaren eller annan befraktare. Bestämmelserna i 343 och 344 §§ har motsvarande tillämpning.

346 § Dröjsmål med lastning

Har överliggetiden avtalats och har resebefraktaren vid lastningstidens utgång inte avlämnat godset eller endast en del av det har 343 och 344 §§ motsvarande tillämpning. Detsamma gäller när befraktningsavtalet innehåller klausulen *liner terms* (linjefartsvillkor) och liggetiden har löpt ut.

Om överliggetidens längd inte har avtalats och lastningen blir så försenad att väsentlig skada eller olägenhet uppkommer för resebortfraktaren även om ersättning för överliggetid betalas, får han häva avtalet eller, när gods redan har avlämnats, förklara lastningen avslutad. I sådant fall har bestämmelserna i 343 och 344 §§ motsvarande tilllämpning.

347 § Annat dröjsmål

Fördröjs fartyget efter lastningen eller under resan och beror detta på ett förhållande på resebefraktarens sida, har resebortfraktaren rätt till ersättning, såvida inte resebefraktaren visar att varken han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Detsamma gäller om fartyget uppehålls under lossningen därför att det inte är möjligt för resebortfraktaren att lägga upp godset enligt 337 §.

Blir vid konsekutiva resor frakt, ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt befraktningsavtalet inte betalda i rätt tid, får resebortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte

Dansk text

fragteren standse ofpyldelsen af aftalen eller hæve aftalen. Rejsebortfragteren kan kræve erstatning efter almindelige kontraktsregler for tab, som skyldes standsningen eller, dersom aftalen hæves, at de resterende rejser bortfalder.

§ 348. Skade på grund af godset.

Har gods forårsaget tab for rejsebortfragteren eller skade på skibet, skal stk. 1. rejsebefragteren betale erstatning, såfremt han selv eller nogen, han svarer for, har gjort sig skyldig i fejl eller forsømmelse. Tilsvarende gælder ved skade på andet gods om bord i skibet.

Stk. 2. For skade på skibet, der skyldes at rejsebefragteren har beordret skibet til en usikker havn, er han ansvarlig, med mindre rejsebefragteren godtgør, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham eller nogen han svarer for.

BORTFALD AF BEFRAGTNINGSAFTALEN.

§ 349. Krigsfare.

Viser det sig, efter at befragtningsaftalen er indgået, at udførelse af rejsen vil medføre fare for skibet, personer om bord eller lasten som følge af krig, blokade, oprør, borgerlige uroligheder, sørøveri eller andet væbnet overfald, eller at faren herfor er blevet væsentligt forøget, kan såvel rejsebortfragteren som rejsebefragteren hæve fragtaftalen uden pligt til at betale erstatning, selv om rejsen er begyndt. Den som vil hæve fragtaftalen, skal give meddelse herom uden ugrundet ophold. Gør han ikke det, skal han erstatte den deraf følgende skade.

Stk. 2. Kan faren afværges ved, at en del af godset bliver tilbage eller losses, kan aftalen kun hæves, for så vidt angår denne del. Rejsebortfragteren kan dog, når det ikke medfører væsentlig skade eller ulempe for

Finlandssvensk text

inom tilläggstiden, får resebortfraktaren inställa fullgörelsen av avtalet eller häva det. Resebortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att fullgörelsen inställs eller, om avtalet hävs, för att de återstående resorna faller bort.

348 § Skada som godset har orsakat

Har godset orsakat skada för resebortfraktaren eller skada på fartyget, är resebefraktaren skyldig att betala ersättning om han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Detsamma gäller om godset har orsakat skada på annat gods ombord på fartyget.

BEFRAKTNINGSAVTALETS BORTFALL

349 § Krigsfara

Visar det sig sedan befraktningsavtalet har ingåtts att resan skulle vara förenad med fara för fartyget, personer ombord eller lasten till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld, eller att en sådan fara har ökat väsentligt, har såväl resebortfraktaren som resebefraktaren rätt att frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning, även om resan har påbörjats. Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid lämna motparten meddelande om detta. Gör han inte det, är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

Om faran kan avvärjas genom att en del av godset lämnas kvar eller lossas, får avtalet frånträdas endast för denna del. Resebortfraktaren har dock rätt att frånträda av-

Norsk text

oppfyllelsen eller heve avtalen. Reisebortfrakteren kan kreve erstatning etter alminnelige kontraktsregler for tap som skyldes stansningen eller, dersom avtalen heves, at de gjenstående reiser bortfaller.

§ 348 Skade p g a godset

Har godset forårsaket tap for reisebortfrakteren eller skade på skipet, plikter reisebefrakteren å betale erstatning dersom han selv eller noen han svarer for, har utvist feil eller forsømmelse. Det samme gjelder ved skade på annet gods om bord i skipet.

Svensk text

inom tilläggstiden, får resebortfraktaren inställa fullgörelsen av avtalet eller häva det. Resebortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att fullgörelsen inställs eller, om avtalet hävs, för att de återstående resorna faller bort.

348 § Skada som godset har orsakat

Har godset orsakat skada för resebortfraktaren eller skada på fartyget, är resebefraktaren skyldig att betala ersättning om han själv eller någon som har svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Detsamma gäller om godset orsakat skada på annat gods ombord på fartyget.

BORTFALL AV BEFRAKTNINGSAVTALER

§ 349 Krigsfare

Viser det seg etter at befraktningsavtalen er inngått, at reisen vil medføre fare for skipet, personer om bord eller lasten som følge av krig, blokade, opprør, borgerlige uroligheter eller sjørøveri eller annen væpnet vold, eller at en slik fare er blitt vesentlig øket, kan såvel reisebortfrakteren som reisebefrakteren heve avtalen uten plikt til å betale erstatning, selv om reisen er begynt. Den som vil heve, skal gi melding om dette uten ugrunnet opphold. Gjør han ikke det, plikter han å erstatte den skade som følger derav.

Kan faren avverges ved at en del av godset blir tilbake eller losses, kan avtalen bare heves for denne del. Reisebortfrakteren kan dog, når det ikke medfører vesentlig skade eller ulempe for andre befraktere, heve av-

BEFRAKTNINGSAVTALETS BORTFALL

349 § Krigsfara

Visar det sig, sedan befraktningsavtalet har ingåtts, att resan skulle vara förenad med fara för fartyget, personer ombord eller lasten till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld, eller att en sådan fara har ökat väsentligt, får såväl resebortfraktaren som resebefraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning även om resan har påbörjats. Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

Om faran kan avvärjas genom att en del av godset lämnas kvar eller lossas, får avtalet frånträdas endast för denna del. Resebortfraktaren har dock rätt att frånträda av-

Dansk text

anden befragter, hæve aftalen i dens helhed, hvis der ikke på opfordring betales erstatning eller stilles sikkerhed for fragt, tab og anden skade.

§ 350. Konsekutive rejser.

Ved konsekutive rejser kan aftalen i medfør af § 349 kun hæves for en enkelt rejse, dersom udførelsen af denne er uvæsentlig i forhold til de resterende rejser.

Stk. 2. Giver befragtningsaftalen rejsebefragteren ret til at vælge, hvilke rejser, skibet skal udføre, kan aftalen kun hæves i medfør af § 349, dersom faren er af væsentlig betydning for opfyldelsen af aftalen.

§ 351. Omkostninger ved ophold.

Bliver skibet, efter påbegyndt lastning opholdt på grund af fare som nævnt i § 349 enten i lastehavnen eller i en anden havn, der anløbes under rejsen, skal omkostningerne ved opholdet anses som fælleshavariomkostninger og fordeles på skib, fragt og ladning efter reglerne om almindeligt haveri. Hæves befragtningsaftalen, gælder dette dog ikke omkostningerne, som derefter påløber.

§ 352. Udløb af aftaleperioden ved konsekutive rejser.

Er skibet befragtet for så mange rejser, som det kan udføre i et angivet tidsrum, og har rejsebefragteren før udløbet af aftaleperioden fået meddelelse om, at skibet er klar til at indtage last, skal rejsen udføres, selv om dette vil ske helt eller delvist, efter at aftaleperioden er udløbet.

Stk. 2. Er det klart, at skibet ikke kan nå lastehavnen og være lasteklart før udløbet af aftaleperioden, har rejsebortfragteren ikke pligt til at sende skibet til lastehavnen.

Stk. 3. Giver rejsebortfragteren meddelelse om, at skibet kan kommer for sent frem

Finlandssvensk text

talet i dess helhet om det kan.ske utan väsentlig skada eller olägenhet för någon annan befraktare såvida det inte, efter uppmaning, betalas ersättning eller ställs säkerhet för fraktförlust och annan skada.

350 § Konsekutiva resor

Vid konsekutiva resor får frånträdande enligt 349 § ske i fråga om en enstaka resa endast om utförandet av denna är oväsentligt i förhållande till de återstående resorna.

Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt att välja vilka resor fartyget skall utföra, får frånträdande enligt 349 § ske endast om faran är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet.

351 § Kostnader för uppehåll

Blir fartyget sedan lastningen har börjat på grund fara som avses i 349 § uppehållet i lastningshamnen eller i någon annan hamn under resan, skall kostnaderna för uppehållet anses som kostnader för gemensamt haveri och fördelas på fartyg, frakt och last enligt stadgandena om gemensamt haveri. Om befraktningsavtalet frånträds gäller detta dock inte beträffande kostnader som hänför sig till tiden efter frånträdandet.

352 § Avtalsperiodens upphörande vid konsekutiva resor

Har fartyget befraktats för så många resor som det kan utföra inom en angiven tidsrymd och har resebefraktaren före avtalsperiodens slut fått anmälan om att fartyget är klart att ta in last, skall resan utföras även om detta sker helt eller delvis efter det att avtalsperioden har löpt ut.

Om det är uppenbart att fartyget inte kan nå lastningshamnen och vara klart att ta in last före avtalsperiodens slut, är resebortfraktaren inte skyldig att sända fartyget till lastningshamnen.

Anmäler resebortfraktaren att fartyget

Norsk text

talen i dens helhet hvis det ikke på oppfordring betales erstatning eller stilles sikkerhet for frakttap og annen skade.

§ 350 Konsekutive reiser

Ved konsekutive reiser kan hevning etter § 349 for en enkelt reise bare skje dersom utførelsen av denne er uvesentlig i forhold til de gjenstående reiser.

Gir befraktningsavtalen reisebefrakteren rett til å velge hvilke reiser skipet skal utføre, kan hevning etter § 349 bare skje dersom faren er av vesentlig betydning for oppfyllelsen av avtalen.

§ 351 Kostnader ved opphold

Blir skipet etter påbegynt lasting oppholdt på grunn av fare som nevnt i § 349, enten i lastehavnen eller i annen havn på reisen, skal kostnadene ved oppholdet anses som felleshavarikostnader og fordeles på skip, frakt og last etter reglene om felleshavari. Heves befraktningsavtalen, gjelder dette likevel ikke kostnader som deretter påløper.

§ 352 Utløp av avtaleperioden ved konsekutive reiser

Er skipet befraktet for så mange reiser som det kan utføre i et angitt tidsrom og har reisebefrakteren før utløpet av perioden fått melding om at skipet er klart til å ta inn last, skal reisen utføres selv om dette må skje helt eller delvis etter at avtaleperioden er utløpt.

Er det på det rene at skipet ikke kan nå lastehavnen og være lasteklart før utløpet av avtaleperioden, plikter ikke reisebortfrakteren å sende skipet til lastehavnen.

Gir reisebortfrakteren melding om at skipet kan komme for sent frem til lastehavnen og ber om forholdsordre, kan reisebefrakte-

Svensk text

talet i dess helhet, om det kan ske utan väsentlig skada eller olägenhet för annan befraktare, såvida det inte, efter uppmaning, betalas ersättning eller ställs säkerhet för fraktförlust och annan skada.

350 § Konsekutiva resor

Vid konsekutiva resor får frånträdande enligt 349 § ske i fråga om en enstaka resa endast om utförandet av denna är oväsentligt i förhållande till de återstående resorna.

Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt att välja vilka resor fartyget skall utföra, får frånträdande enligt 349 § ske endast om faran är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet.

351 § Kostnader för uppehåll

Blir fartyget, sedan lastningen har börjat, på grund av fara som avses i 349 § uppehållet i lastningshamnen eller i annan hamn under resan, skall kostnaderna för uppehållet anses som kostnader för gemensamt haveri och fördelas på fartyg, frakt och last enligt bestämmelserna om gemensamt haveri. Om befraktningsavtalet frånträds gäller detta dock inte beträffande kostnader som hänför sig till tiden efter frånträdandet.

352 § Avtalsperiodens upphörande vid konsekutiva resor

Har fartyget befraktats för så många resor som det kan utföra inom en angiven tidsrymd och har resebefraktaren före avtalsperiodens slut fått anmälan om att fartyget är klart att börja ta in last, skall resan utföras även om detta sker helt eller delvis efter det att avtalsperioden har löpt ut.

Om det är uppenbart att fartyget inte kan nå lastningshamnen och vara klart att börja ta in last före avtalsperiodens slut, är resebortfraktaren inte skyldig att sända fartyget till lastningshamnen.

Anmäler resebortfraktaren att fartyget

Dansk text

til lastehavnen og anmoder om forholdesordre, kan rejsebefragteren bestemme, enten at rejsen skal udføres i henhold til befragtningsaftalen, eller aftalen skal ophøre. Aftalen ophører, dersom befragteren ikke uden urgrundet ophold, efter at have fået meddelelse herom, kræver, at rejsen skal udføres.

KVANTUMSKONTRAKTER

§ 353. Anvendelsesområde.

Stk. 1. Reglerne om kvantumskontrakter gælder befordring med skib af fastsat kvantum gods fordelt på flere rejser inden for et angivet tidsrum.

Stk. 2. Er det aftalt, at rejserne skal udføres efter hinanden med et bestemt skib, finder reglerne dog ikke anvendelse.

§ 354. Valgret vedrørende kvantum.

Stk. 1. Giver kontrakten et spillerum for det samlede kvantum gods, som skal befordres, har befragteren valgretten.

Stk. 2. Giver kontrakten et spillerum for, hvor stort et kvantum, der skal befordres på den enkelte rejse, er det bortfragteren, som har valgretten.

§ 355. Afskibningsprogram.

Stk. 1. Befragteren skal udarbejde et afskibningsprogram for perioder af rimelig længde under hensyn til det tidsrum, kontrakten gælder, og i god tid underrette bortfragteren herom.

Stk. 2. Befragteren skal sørge for, at det kvantum, kontrakten omfatter, bliv er rimeligt fordelt over kontraktsperioden. Der skal herunder tages hensyn til størrelsen af de skibe, der skal bruges.

§ 356. Anmeldelse om afskibninger.

Befragteren skal med rimelig frist give un-

Finlandssvensk text

kan komma för sent till lastningshamnen och begär han anvisningar, får resebefraktaren bestämma antingen att resan skall utföras enligt befraktningsavtalet eller att avtalet skall upphöra. Avtalet upphör om resebefraktaren inte inom skälig tid efter att han har fått anmälan begär att resan skall utföras.

KVANTUMKONTRAKT

353 § Tillämpningsområde

Stadgandena om kvantumkontrakt gäller befordran med fartyg av en bestämd mängd gods fördelad på flera resor under en angiven tidsrymd.

Stadgandena tillämpas dock inte om det är avtalat att resorna skall utföras efter varandra med ett bestämt fartyg.

354 § Val av godsmängd

Ger avtalet utrymme för val av den totala mängden gods som skall befordras, har befraktaren rätt att bestämma mängden.

Gäller valet mängden gods som skall befordras på en särskild resa, är det bortfraktaren som har rätt att bestämma mängden.

355 § Skeppningsplaner

Befraktaren skall utarbeta skeppningsplaner för lämpliga tidsperioder i förhållande till den tidsymd som avtalet avser och i god tid underrätta bortfraktaren om planerna.

Befraktaren skall se till att den mängd gods som avtalet omfattar blir fördelad på ett lämpligt sätt över avtalsperioden. Därvid skall han beakta storleken av de fartyg som skall användas.

356 § Anmälan om skeppning

Befraktaren skall anmäla skeppning i skä-

Norsk text

ren bestemme enten at reisen skal utføres under befraktningsavtalen eller at avtalen skal opphøre. Avtalen opphører dersom reisebefrakteren ikke uten ugrunnet opphold etter at han fikk meldingen, krever at reisen skal utføres.

III. KVANTUMSKONTRAKTER

§ 353 Anvendelsesområde

Reglene om kvantumskontrakter gjelder befordring med skip av fastsatt kvantum gods fordelt på flere reiser innenfor et angitt tidsrom.

Er det avtalt at reisene skal utføres etter hverandre med bestemt skip, gjelder reglene likevel ikke.

§ 354 Valgrett for kvantum

Gir kontrakten et spillerom for det samlede kvantum gods som skal befordres, har befrakteren valgretten. Gir kontrakten et spillerom for hvor stort kvantum som skal befordres på den enklete reise, er det bortfrakteren som har valgretten.

§ 355 Skipningsprogram

Befrakteren skal utarbeide skipningsprogram for perioder av rimelig lengde hensett til det tidsrom kontraken gjelder, og i god tid underrette bortfrakteren om dette.

Befrakteren skal sørge for at det kvantum kontrakten omfatter, blir rimelig fordelt over kontraktsperioden. Det skal tas hensyn til størrelsen av de skip som skal brukes.

§ 356 Melding om skipninger

Befrakteren skal med rimelig frist gi mel-

Svensk text

kan komma för sent till lastningshammen och begär han anvisningar, får resebefraktaren bestämma antingen att resan skall utföras enligt befraktningsavtalet eller att avtalet skall upphöra. Avtalet upphör om resebefraktaren inte inom skälig tid efter det att han fått anmälan begär att resan skall utföras.

KVANTUMKONTRAKT

353 § Tillämpningsområde

Bestämmelserna om kvantumkontrakt gäller befordran med fartyg av en bestämd mängd gods fördelad på flera resor under en angiven tidsrymd.

Bestämmelserna tillämpas dock inte om det är avtalat att resorna skall utföras efter varandra med ett bestämt fartyg.

354 § Val av godsmängd

Ger avtalet utrymme för val av den totala mängden gods som skall befordras har befraktaren rätt att bestämma mängden.

Gäller valet mängden som skall befordras på en särskild resa, är det bortfraktaren som har rätt att bestämma mängden.

355 § Skeppningsplaner

Befraktaren skall utarbeta skeppningsplaner för lämpliga tidsperioder i förhållande till den tidsrymd som avtalet avser och i god tid underrätta bortfraktaren om planerna.

Befraktaren skall se till att den mängd gods som avtalet omfattar blir fördelad på lämpligt sätt över avtalsperioden. Därvid skall han beakta storleken av de fartyg som skall användas.

356 § Anmälan om skeppning

Befraktaren skall anmäla skeppning i skä-

Dansk text

derretning om afskibninger. I underretningen skal befragteren angive det tidspunkt, godset senest vil være klar til lastning.

§ 357. Nominering af skib.

Stk. 1. Når underretning om en afskibning er givet, er bortfragteren forpligtet til at fremskaffe et skib, som er egnet til at udføre rejsen i rette tid. Befragteren skal med rimelig frist gives underretning om, hvilket skib der skal udføre rejsen, og om dets lasteevne og forventede ankomst til lastehavnen.

Stk. 2. Bortfragteren er ikke forpligtet til at sørge for skib til gods, der ikke er klar til lastning inden udløbet af kontraktsperioden, medmindre overskridelsen skyldes forhold uden for befragterens kontrol og ikke er væsentlig.

§ 358. Udførelsen af rejserne.

Stk. 1. Når bortfragteren har givet underretning efter § 357, gælder reglerne om rejsebefragtning eller stykgodstransport for den befordring, som skal udføres.

Stk. 2. Hvis bortfragterens pligt til at udføre en enkelt rejse falder bort på grund af forhold, som bortfragteren er ansvarlig for, har befragteren ret til at kræve, at godset eller et tilsvarende kvantum nyt gods bliver befordret.

Stk. 3. Såfremt bortfaldet af rejsen giver grund til at regne med, at senere rejser ikke vil blive udført uden væsentlig forsinkelse, kan befragteren hæve kontrakten for den resterende del.

§ 359. Forsinket underretning om afskibninger og afskibningsprogram.

Stk. 1. Dersom befragteren ikke i tide giver underretning om en afskibning, kan bortfragteren fastsætte en rimelig tillgsfrist. Såfremt denne frist overskrides, kan bortfragteren give underretning om skib i medfør af § 357 i overensstemmelse med det gæl-

Finlandssvensk text

lig tid. I anmälan skall anges när godset senast kommer att vara klart för lastning.

357 § Nominering av fartyg

När anmälan om skeppning har lämnats, skall bortfraktaren tillhandahålla ett fartyg som är lämpat att utföra resan i rätt tid. Bortfraktaren skall inom skälig tid anmäla vilket fartyg som skall utföra resan, fartygets lastförmåga och förväntade ankomst till lastningshamnen.

Bortfraktaren är inte skyldig att tillhandahålla fartyg för gods som inte är klart för lastning före avtalsperiodens utgång såvida inte överskridandet beror på förhållanden utanför befraktarens kontroll och inte är väsentligt.

358 § Utförandet av resorna

När bortfraktaren har lämnat anmälan som avses i 357 § tillämpas stadgandena om resebefraktning eller styckegodstransport på den befordran som skall utföras.

Om bortfraktarens skyldighet att utföra en särskild resa faller bort på grund av ett förhållande som bortfraktaren ansvarar för, har befraktaren rätt att begära att godset eller en motsvarande mängd nytt gods blir befordrat.

Ger bortfallet av resan anledning att räkna med att senare resor inte kommer att bli utförda utan väsentligt dröjsmål, får befraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen.

359 § Dröjsmål med anmälan om skeppning och skeppningsplaner

Lämnar befraktaren inte i tid anmälan om en skeppning, får bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för anmälan. Är tiden inte oskäligt kort och har en skeppning inte anmälts inom tilläggstiden får bortfraktaren antingen anmäla ett fartyg enligt 357 § i

Norsk text

ding om skipninger. I meldingen skal det angis når godset senest vil være klart til lasting.

§ 357 Nominering av skip

Når melding om en skipning er gitt, plikter bortfrakteren å skaffe et skip som er egnet til å utføre reisen til rett tid. Bortfrakteren skal med rimelig frist gi befrakteren melding om hvilket skip som skal utføre reisen, og om dets lasteevne og forventede ankomst til lastehavn.

Bortfrakteren plikter ikke å skaffe skip til gods som ikke er klart til lasting innen utløpet av kontraktsperioden, med mindre overskridelsen skyldes forhold utenfor befrakterens kontroll og ikke er vesentlig.

§ 358 Utførelsen av reiser

Når bortfrakteren har gitt melding etter § 357, gjelder reglene om reisebefraktning eller stykkgodstransport for den befordring som skal utføres.

Hvis bortfrakterens plikt til å utføre en enkelt reise faller bort på grunn av forhold som bortfrakteren er ansvarlig for, har befrakteren rett til å kreve at godset eller et tilsvarende kvantum nytt gods blir befordret.

Gir bortfallet av reisen grunn til å regne med at senere reiser ikke vil bli utført uten vesentlig forsinkelse, kan befrakteren heve kontrakten for den gjenstående del.

§ 359 Forsinket melding om skipninger

Dersom befrakteren ikke i tide gir melding om en skipning, kan bortfrakteren fastsette en rimelig tilleggsfrist. Oversittes fristen, kan bortfrakteren enten gi medling om skip etter § 357 i samsvar med gjeldende skipningsprogram eller heve kontrakten for

Svensk text

lig tid. I anmälan skall anges när godset senast kommer att vara klart för lastning.

357 § Nominering av fartyg

När anmälan om skeppning har lämnats, skall bortfraktaren tillhandahålla ett fartyg som är lämpat att utföra resan i rätt tid. Bortfraktaren skall inom skälig tid anmäla vilket fartyg som skall utföra resan, fartygets lastförmåga och förväntade ankomst till lastningshamnen.

Bortfraktaren är inte skyldig att tillhandahålla fartyg för gods som inte är klart för lastning före avtalsperiodens utgång, såvida inte överskridandet beror på förhållanden utanför befraktarens kontroll och inte är väsentligt.

358 § Utförandet av resorna

När bortfraktaren har lämnat anmälan som avses i 357 § gäller bestämmelserna om resebefraktning eller styckegodstransport för den befordran som skall utföras.

Om bortfraktarens skyldighet att utföra en särskild resa faller bort på grund av ett förhållande som bortfraktaren ansvarar för, har befraktaren rätt att begära att godset eller en motsvarande mängd nytt gods blir befordrat.

Ger bortfallet av resan anledning att räkna med att senare resor inte kommer att bli utförda utan väsentligt dröjsmål, får befraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen.

359 § Dröjsmål med anmälan om skeppning och skeppningsplaner

Lämnar befraktaren inte i tid anmälan om en skeppning, får bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för anmälan. Är tiden inte oskäligt kort och har en skeppning inte anmälts inom tilläggstiden, får bortfraktaren antingen anmäla ett fartyg enligt 357 §

Dansk text

dende afskibningsprogram, eller istedet hæve for den rejse, det gælder.

Stk. 2. Giver forsinkelsen grund til at regne med, at der vil indtræde væsentlig forsinkelse ved underretning om senere afskibninger, kan bortfragteren hæve kontrakten for den resterende del.

Stk. 3. Bortfragteren kan kræve erstatning, med mindre forsinkelsen skyldes forhold som nævnt i § 343, stk. 3 (i rejsebefragtningskapitlet).

Stk. 4. Hvis befragteren ikke i tide underretter bortfragteren om afskibningsprogram, kan bortfragteren fastsætte en rimelig tillægsfrist. Overskrides fristen, kan bortfragteren hæve aftalen for den resterende del. Stk. 3 gælder tilsvarende.

§ 360. Forsinket nominering af skib.

Stk. 1. Dersom bortfragteren ikke i tide giver underretning om skib, kan befragteren fastsætte en rimelig tillægsfrist. Overskrides denne frist, kan befragteren hæve kontrakten for den pågældende rejse.

Stk. 2. Giver forsinkelsen grund til at egne med, at der vil indtræde væsentlig forsinkelse vedrørende underretning om skibe for senere afskibninger, kan befragteren hæve kontrakten for den resterende del.

Stk. 3. Befragteren kan kræve erstatning, med mindre forsinkelsen skyldes en hindring, der ligger uden for bortfragterens kontrol, og som han ikke havde kunnet tage i betragtning og ikke burde have taget i betragtning, da kontrakten blev indgået, og som han heller ikke kunne overvinde eller undgå virkningerne af.

§ 361. Forsinkelse med betaling af fragt m.v.

Stk. 1. Bliver fragt, overliggetidsgodtgørelse eller andre fordringer, befragteren hæf-

Finlandssvensk text

överensstämmelse med gällande skeppningsplan. eller häva avtalet beträffande den ifrågavarande resan.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan om senare skeppningar, får bortfraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen.

Bortfraktaren har rätt till ersättning om inte dröjsmålet beror på ett förhållande som avses i 343 § 3 mom.

Om befraktaren inte i tid underrättar bortfraktaren om skeppningsplaner kan bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid. Är tiden inte oskäligt kort och överskrids den får bortfraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen. Vad som stadgas i 3 mom. har motsvarande tillämpning.

360 § Dröjsmål med nominering av fartyg

Lämnar bortfraktaren inte i tid anmälan om fartyg, får befraktaren förelägga en bestämd tilläggstid. Är tiden inte oskäligt kort och har anmälan inte lämnats inom tilläggstiden får befraktaren häva avtalet i fråga om den resa tillläggstiden gäller.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer ett väsentligt dröjsmål med anmälan av fartyg även i fråga om senare skeppningar, får befraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen.

Befraktaren har rätt till ersättning om inte dröjsmålet beror på sådant hinder utanför bortfraktarens kontroll som bortfraktaren inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks och vars följder han inte helle skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

361 § Dröjsmål med betalning av frakt

Betalas inte frakt, ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt avtalet i

Norsk text

den reise det gjelder.

Gir forsinkelsen grunn til å regne med at det vil inntre vesentlig forsinkelse ved melding om senere skipninger, kan bortfrakteren heve kontrakten for den gjenstående del.

Bortfrakteren kan kreve erstatning med mindre forsinkelsen skyldes forhold som nevnt i § 343 tredje ledd.

Dersom befrakteren ikke i tide underretter bortfrakteren om skipningsprogram, kan bortfrakteren fastsette en rimelig tilleggsfrist. Oversittes fristen, kan bortfrakteren heve kontrakten for den gjenstående del. Tredje ledd gjelder tilsvarende.

Svensk text

i överensstämmelse med gällande skeppningsplan eller häva avtalet beträffande den ifrågavarande resan.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan av senare skeppningar, får bortfraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen.

Bortfraktaren har rätt till ersättning om inte dröjsmålet beror på sådant förhållande som avses i 343 § tredje stycket.

Om befraktaren inte i tid underrättar bortfraktaren om skeppningsplaner kan bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid. Är tiden inte oskäligt kort och överskrids den får bortfraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen. Tredje stycket har motsvarande tillämpning.

§ 360 Forsinket nominering av skip

Dersom bortfrakteren ikke i tide gir melding om skip, kan befrakteren fastsette en rimelig tilleggsfrist. Oversittes fristen, kan befrakteren heve kontrakten for den reise det gjelder.

Gir forsinkelsen grunn til å regne med at det vil inntre vesentlig forsinkelse ved melding om skip for senere skipninger, kan befrakteren heve kontrakten for den gjenstående del.

Befrakteren kan kreve erstatning med mindre forsinkelsen skyldes en hindring utenfor bortfrakterens kontroll som han ikke med rimelighet kunne ventes å ha tatt i betraktning på avtaletiden, eller å unngå eller overvinne følgene av.

360 § Dröjsmål med nominering av fartyg

Lämnar bortfraktaren inte i tid anmälan om fartyg, får befraktaren förelägga en bestämd tilläggstid. Är tiden inte oskäligt kort och har anmälan inte lämnats inom tilläggstiden får befraktaren häva avtalet i fråga om den resa som tilläggstiden gäller.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan om fartyg även i fråga om senare skeppningar, får befraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen.

Befraktaren har rätt till ersättning om inte dröjsmålet beror på ett sådant hinder utanför bortfraktarens kontroll som han inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks och vars följder han inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

§ 361 Forsinket betaling av frakt m v

Blir frakt, overliggetidsgodtgjørelse eller andre krav etter kontrakten ikke betalt i rett tid, kan bortfrakteren fastsette en rimelig

361 § Dröjsmål med betalning av frakt

Betalas inte frakt, ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt avtalet i rätt tid, får bortfraktaren förelägga en be-

Dansk text

ter for i medfør af kontrakten, ikke betalt i rette tid, kan bortfragteren fastsætte en rimelig betalingsfrist. Er fordringen ikke betalt inden fristens udløb, kan bortfragteren standse opfyldelsen af kontrakten eller, såfremt forsinkelsen udgør et væsentligt kontraktbrud, hæve kontrakten.

Stk. 2. Bortfragteren kan kræve erstatning i medfør af almindelige kontraktsregler for tab, som skyldes standsning af opfyldelsen, eller, såfremt kontrakten hæves, at de resterende rejser bortfalder.

Stk. 3. Ved afslutning af en rejse under kontrakten har bortfragteren tilbageholdsret i lasten for de fordringer, som skyldes i medfør af kontrakten. I forhold til trediemand gælder dette alene, såfremt fordringen er påført konnossementet, jfr. § 316 (i rejsebefragtningskapitlet).

§ 362. Krigsfare.

Stk. 1. Indtræder i kontraktsperioden krig, krigslignende tilstande eller væsentlig forøgelse af krigsfare, og dette er af væsentlig betydning for opfyldelsen af kontrakten, kan såvel bortfragteren som befragteren hæve kontrakten uden pligt til at betale erstatning.

Stk. 2. Den som vil hæve aftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Undlader han dette, skal han erstatte den deraf følgende skade.

TIDSBEFRAGTNING

LEVERING AF SKIBET

§ 363. Skibets tilstand og udrustning.

Tidsbortfragteren skal stille skibet til rådighed for tidsbefragteren på det sted og til den tid, som er aftalt.

Stk. 2: Ved leveringen skal tidsbortfragteren sørge for, att skibets tilstand, påbudte certifikater, bemanding, proviantering og

Finlandssvensk text

rätt tid, får bortfraktaren förelägga en bestämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden får bortfraktaren inställa fullgörelsen av avtalet eller, om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott, häva avtalet.

Bortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att han inställer fullgörelsen av avtalet eller, om avtalet hävs, att de återstående resorna faller bort.

Vid slutet av varje resa enligt avtalet har bortfraktaren rätt att hålla inne lasten till säkerhet för fordringar enligt avtalet. I förhållande till tredje man gäller detta bara om fordringen har antecknats i konossementet.

362 § Krigsfara

Inträder under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller väsentlig ökning av krigsfaran och detta är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet får såväl bortfraktaren som befraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning.

Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid lämna motparten meddelande om detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

TIDSBEFRAKTNING

FARTYGETS AVLÄMNANDE

363 § Fartygets skick och utrustning

Tidsbortfraktaren skall ställa fartyget till tidsbefraktarens förfogande på den plats och vid den tidpunkt som har avtalats.

Vid avlämnandet skall tidsbortfraktaren se till att fartygets skick, föreskrivna handlingar, bemanning, proviantering och övriga

Norsk text

betalingsfrist. Er kravet ikke betalt innen fristens utløp, kan bortfrakteren stanse oppfyllelsen av kontrakten eller, dersom forsinkelsen utgjør vesentlig kontraktsbrudd, heve kontrakten.

Bortfrakteren kan kreve erstatning etter alminnelige kontraktsregler for tap som skyldes at oppfyllelsen blir stanset eller, dersom kontrakten heves, at de gjenstående reiser bortfaller.

Ved avslutningen av en reise under kontrakten har bortfrakteren tilbakeholdsrett i lasten for de krav som skyldes etter kontrakten. I forhold til tredjemann gjelder dette bare hvis kravet er ført på konnossementet, jf § 316.

Svensk text

stämd tilläggstid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggstiden, får bortfraktaren inställa fullgörelsen av avtalet eller, om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott, häva avtalet.

Bortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att han inställer fullgörelsen av avtalet eller, om avtalet hävs, på att de återstående resorna faller bort.

Vid slutet av varje resa enligt avtalet har bortfraktaren rätt att hålla inne lasten till säkerhet för fordringar enligt avtalet. I förhållande till tredje man gäller detta bara om fordringen har antecknats i konossementet.

§ 362 Krigsfare

Inntrer det i kontraktsperioden krig, krigslignende forhold eller vesentlig økning av krigsfare og dette er av vesentlig betydning for oppfyllelsen av kontrakten, kan såvel bortfrakteren som befrakteren heve kontrakten uten plikt til å betale erstatning.

Den som vil heve kontrakten, skal gi melding om dette uten ugrunnet opphold. Gjør han ikke det, plikter han å erstatte den skade som derav følger.

362 § Krigsfara

Inträder under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller väsentlig ökning av krigsfaran och detta är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet, får såväl bortfraktaren som befraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning.

Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

IV. TIDSBEFRAKTNING

LEVERING AV SKIPET

TIDSBEFRAKTNING

FARTYGETS AVLÄMNANDE

§ 363 Skipets tilstand og utrustning

Tidsbortfrakteren skal stille skipet til tidsbefrakterens rådighet på det sted og til den tid som er avtalt.

Ved leveringen skal tidsbortfrakteren sørge for at skipets tilstand, påbudte sertifikater, bemanning, proviantering og øvrige ut-

363 § Fartygets skick och utrustning

Tidsbortfraktaren skall ställa fartyget till tidsbefraktarens förfogande på den plats och vid den tidpunkt som har avtalats.

Vid avlämnandet skall tidsbortfraktaren se till att fartygets skick, föreskrivna handlingar, bemanning, proviantering och övrig

Dansk text

øvrige udrustning opfylder de krav, der stilles i almindelig fragtfart i det fartsområde befragtningsaftalen angiver.

Stk. 3: Skibet skal endvidere have tilstrækkelig bunkers om bord til at nå nærmeste, anvendelige bunkershavn. Tidsbefragteren skal overtage og betale for bunkers i henhold til prisen i denne havn.

§ 364. Besigtigelse.

Ved skibets levering kan såvel tidsbortfragteren som tidsbefragteren forlange, at der foretages sædvanlig besigtigelse af skibets, dets udrustning og af dets beholdning af bunkers.

Stk. 2: Omkostningerne, herunder et eventuelt tidstab ved sådan besigtigelse, skal betales med halvdelen af hver af parterne.

Stk. 3: Besigtigelsesrapporten tjener som bevis for skibets og udrustningens tilstand og omfanget af dets beholdning af bunkers, medmindre modbevis føres.

§ 365. Levering af skib i søen.

Har parterne aftalt, at skibet skal leveres i søen, skal tidsbortfragteren give meddelelse til tidsbefragteren om leveringen og opgive skibets position samt leveringstidspunktet.

Besigtigelse, som omtalt i § 364 foretages i den første havn, skibet anløber efter leveringen. Konstateres der mangler, skal der ikke betales fragt for den tid, der går tabt ved udbedring af manglerne. Bliver befragtningsaftalen hævet af tidsbefragteren, jfr. § 367, 1. pkt. bortfalder tidsbortfragterens krav på fragt fra leveringen.

§ 366. Kancelleringstidspunktet. Forsinket levering.

Skal skibet efter befragtningsaftalen være lasteklart inden et bestemt tidspunkt (kancelleringstidspunkt), kan tidsbefragteren hæve aftalen, dersom skibet ikke er laste-

Finlandssvensk text

utrustning uppfyller de krav som ställs i vanlig fraktfart i det fartområde som befraktningsavtalet anger.

Fartyget skall dessutom ha tillräckligt med bränsle för att kunna uppnå närmaste användbara bunkringshamn. Tidsbefraktaren skall överta bränslet och betala för det efter priset i denna hamn.

364 § Besiktning

Vid avlämnandet får såväl tidsbortfraktaren som tidsbefraktaren begära sedvanlig besiktning av fartyget, dess utrustning och kvarvarande bränsle.

Kostnaderna, inbegripet kostnader för tidsförlust som har föranletts av besiktningen, skall bäras av parterna med hälften var.

Besiktningsutlåtandet utgör bevis om fartygets och utrustningens skick samt omfattningen av kvarvarande bränsle, om inte annat visas.

365 § Avlämnande av fartyget till sjöss

Har parterna avtalat att fartyget skall avlämnas till sjöss skall tidsbortfraktaren underrätta tidsbefraktaren om avlämnandet och uppge fartygets position samt tidpunkten för avlämnandet.

Besiktning som avses i 364 § skall företas i den första hamn som fartyget anlöper efter avlämnandet. Om det konstateras att fel i fartyget föreligger skall frakt inte betalas för den tid som går förlorad för att avhjälpa felet. Om tidsbefraktaren häver befraktningsavtalet enligt 367 §, bortfaller tidsbortfraktarens rätt till frakt från avlämnandet.

366 § Kancellerinstid. Dröjsmål med avlämnandet av fartyget

Skall fartyget enligt befraktningsavtalet vara klart att ta in last inom en viss tid (kancelleringstid), får tidsbefraktaren häva avtalet om fartyget inte är klart att ta in last

Norsk text

rustning oppfyller de krav som stilles i alminnelig fraktfart i det fartsområdet befraktningsavtalen angir.

Skipet skal dessuten ha nok brensel om bord til at det kan nå nærmeste brukbare bunkringshavn. Tidsbefrakteren skal overta brenselet og betale for det etter prisen i denne havn.

§ 364 Besiktigelse

Ved leveringen kan såvel tidsbortfrakteren som tidsbefrakteren kreve at det foretas vanlig besiktigelse av skipet, dets utrustning og dets beholdning av brensel.

Omkostningene, herunder tidstap ved besiktigelsen, betales med en halvdel av hver av partene.

Besiktigelsesrapporten er bevis for skipets og utrustningens tilstand og dets beholdning av brensel med mindre annet godtgjøres.

§ 365 Levering av skipet i sjøen

Har partene avtalt at skipet skal leveres i sjøen, skal tidsbortfrakteren gi tidsbefrakteren melding om leveringen og oppgi skipets posisjon samt leveringstidspunktet.

Besiktigelse som nevnt i § 364 foretas i første havn skipet anløper etter leveringen. Påvises det mangler, skal det ikke betales frakt for den tid som går tapt ved retting av manglene. Blir befraktningsavtalen hevet av tidsbefrakteren etter § 367, bortfaller tidsbortfrakterens krav på frakt fra leveringen.

§ 366 Kanselleringstid. Forsinket levering

Skal skipet etter befraktningsavtalen være lasteklart innen en bestemt tid (kanselleringstid), kan tidsbefrakteren heve avtalen dersom skipet ikke er lasteklart eller ikke

Svensk text

utrustning uppfyller de krav som ställs i vanlig fraktfart i det fartområde som befraktningsavtalet anger.

Fartyget skall dessutom ha tillräckligt med bränsle för att kunna uppnå närmaste användbara bunkringshamn. Tidsbefraktaren skall överta bränslet och betala för det efter priset i denna hamn.

364 § Besiktning

Vid avlämnandet får såväl tidbortfraktaren som tidsbefraktaren begära sedvanlig besiktning av fartyget, dess utrustning och kvarvarande bränsle.

Kostnaderna, inbegripet kostnader för tidsförlust som har föranletts av besiktningen, skall bäras av parterna med hälften var.

Besiktningsutlåtandet utgör bevis om fartygets och utrustningens skick samt omfattningen av kvarvarande bränsle, om annat inte visas.

365 § Avlämnande av fartyget till sjöss

Har parterna avtalat att fartyget skall avlämnas till sjöss skall tidsbortfraktaren underrätta tidsbefraktaren om avlämnandet och uppge fartygets position samt tidpunkten för avlämnandet.

Besiktning som avses i 364 § skall företas i den första hamn som fartyget anlöper efter avlämnandet. Om det konstateras att fel i fartyget föreligger skall frakt inte betalas för den tid som går förlorad för att avhjälpa felet. Om tidsbefraktaren häver befraktningsavtalet enligt 367 §, bortfaller tidsbortfraktarens rätt till frakt från avlämnandet.

366 § Kancelleringstid. Dröjsmål med avlämnandet av fartyget

Skall fartyget enligt befraktningsavtalet vara klart att börja ta in last inom viss tid (kancelleringstid), får tidsbefraktaren häva avtalet om fartyget inte är klart att börja ta

Dansk text

klart eller ikke meldt lasteklart før udløbet af fristen. Tilsvarende gælder, dersom skibet i øvrigt skal være leveret inden et bestemt tidsrum fastsat i aftalen.

Stk. 2: Giver tidsbortfragteren meddelelse om, at skibet vil blive forsinket og angiver, hvornår skibet vil være lasteklart eller kunne leveres, må tidsbefragteren uden ugrundet ophold hæve aftalen. Hæves aftalen ikke bliver det opgivne tidspunkt nyt kancelleringstidpunkt.

Stk. 3: Bliver skibet i andre tilfælde leveret for sent, kan tidsbefragteren hæve aftalen, hvis forskellen udgør et væsentligt kontraktsbrud.

§ 367. Mangler ved skibet.

Lider skibet eller dets udrustning ved leveringen af en mangel, er tidsbefragteren berettiget til att kræve afslag i tidsfragten eller, dersom manglen er væsentlig, hæve befragtningsaftalen. Dette gælder ikke dersom manglen udbedres af tidsbortfragteren uden en sådan forsinkelse, som efter § 366 ville give tidsbefragteren ret til at hæve aftalen.

§ 368. Erstatningsansvar.

Tidsbefragteren kan kræve erstatning for tab som følge af forsinkelse eller mangler ved leveringen, medmindre forsinkelsen eller manglen ikke skyldes fejl eller forsømmelse af tidsbortfragteren eller nogen, han svarer for. Tidsbefragteren kan tillige kræve erstatning for tab som følge af, at skibet på kontraheringstidspunktet savnede egenskaber eller udrustning, som må anses tilsikret.

Finlandssvensk text

eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång. Skall fartyget i övrigt avlämnas inom en bestämd tid, får tidsbortfraktaren häva avtalet om tiden överskrids.

Om tidsbortfraktaren anmäler att fartyget kommer för sent och uppger när fartyget kommer att vara klart att ta in last eller att avlämnas, får tidsbefraktaren häva avtalet om det sker inom skälig tid. Hävs inte avtalet blir den angivna tidpunkten ny kancelleringstid.

Om fartyget i annat fall avlämnas för sent, får tidsbefraktaren häva avtalet om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott.

367 § Fel i fartyget

Föreligger det vid avlämnandet fel i fartyget eller i fartygets utrustning, har tidsbefraktaren rätt till avdrag på frakten eller, om avtalsbrottet är väsentligt, att häva befraktningsavtalet. Detta gäller inte om tidsbortfraktaren avhjälper felet utan sådant dröjsmål som enligt 366 § ger tidsbefraktaren rätt att häva avtalet.

368 § Skadeståndsansvar

Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för förlust till följd av dröjsmål eller fel vid avlämnandet såvida dröjsmålet eller felet inte beror på fel eller försummelse av tidsbortfraktaren eller någon som han svarar för. Tidsbefraktaren har också rätt till ersättning för skada till följd av att fartyget vid avtalsslutet saknade en egenskap eller utrustning som kan anses tillförsäkrad.

Norsk text

meldt lasteklart før utløpet av fristen. Tilsvarende gjelder dersom skipet for øvrig skal være levert innen en bestemt tid fastsatt i avtalen.

Gir tidsbortfrakteren melding om at skipet vil komme for sent og oppgir når skipet vil være lasteklart eller kunne leveres, må tidsbefrakteren heve uten ugrunnet opphold. Heves ikke avtalen, blir det oppgitte tidspunkt ny kanselleringstid.

Blir skipet i andre tilfelle levert for sent, kan tidsbefrakteren heve avtalen hvis forsinkelsen utgjør vesentlig kontraktsbrudd.

§ 367 Mangler ved skipet

Er det ved leveringen mangel ved skipet eller dets utrustning, kan tidsbefrakteren kreve avslag i frakten eller, dersom kontraktsbruddet er vesentlig, heve befraktningsavtalen. Dette gjelder ikke dersom mangelen blir rettet av tidsbortfrakteren uten slik forsinkelse som etter § 366 vil gi tidsbefrakteren rett til å heve avtalen.

§ 368 Erstatningsansvar

Tidsbefrakteren kan kreve erstatning for tap som følge av forsinkelse eller mangel ved leveringen med mindre forsinkelsen eller mangelen ikke skyldes feil eller forsømmelse av tidsbortfrakteren eller noen han svarer for. Tidsbefrakteren kan også kreve erstatning for tap som følge av at skipet på avtaletiden savnet egenskaper eller utrustning som må anses tilsikret.

Svensk text

in last eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång. Om fartyget i övrigt skall avlämnas inom en bestämd tid, får tidsbefraktaren häva avtalet om tiden överskrids.

Om tidsbortfraktaren anmäler att fartyget kommer efter det att tiden har löpt ut och uppger han när fartyget kommer att vara klart att börja ta in last eller att avlämnas, får tidsbefraktaren häva avtalet om det sker inom skälig tid. Hävs inte avtalet blir den angivna tidpunkten ny kancelleringstid.

Om fartyget i annat fall avlämnas för sent, får tidsbefraktaren häva avtalet om dröjsmålet utgör väsentligt avtalsbrott.

367 § Fel i fartyget

Föreligger det vid avlämnandet fel i fartyget eller i fartygets utrustning, har tidsbefraktaren rätt till avdrag på frakten eller, om avtalsbrottet är väsentligt, rätt att häva befraktningsavtalet. Detta gäller inte om tidsbortfraktaren avhjälper felet utan sådant dröjsmål som enligt 366 § ger tidsbefraktaren rätt att häva avtalet.

368 § Skadeståndsansvar

Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för förlust till följd av dröjsmål eller fel vid avlämnandet. Om tidsbortfraktaren visar att dröjsmålet eller felet inte beror på fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för föreligger inte rätt till sådan ersättning. Tidsbefraktaren har också rätt till ersättning för skada till följd av att fartyget vid avtalsslutet saknade egenskap eller utrustning som kan anses tillförsäkrad.

Dansk text

UDFØRELSEN AF REJSERNE

§ 369. Tidsbefragterens dispositionsadgang.

Tidsbortfragteren skal i befragtningsperioden udføre de rejser, som tidsbefragteren i overensstemmelse med befragtningsaftalen kræver. § 363, stk. 2, gælder tilsvarende.

Stk. 2: Dog er tidsbortfragteren ikke pligtig af udføre en rejse, hvorved skibet, personer om bord eller lasten vil blive udsat for fare som følge af krig eller krigslignende tilstande, is eller anden fare eller væsentlig ulempe, som han ikke med rimelighed kunne regne med, da aftalen blev sluttet.

Stk. 3: Tidsbortfragteren er ikke pligtig at medtage gods af let antændelig, brændbar eller tærende karakter eller andet farligt gods, medmindre det leveres i en sådan tilstand, at det kan befordres og udleveres i overensstemmelse med de krav og anbefalinger, der stilles af myndighederne i det land, hvor skibet er registreret, i det land, hvor rederen har sit hovedforretningssted, og i de havne, som indgår i rejsen. Ej heller er tidsbortfragteren pligtig at lade skibet medtage levende dyr.

§ 370. Underretningspligt.

Tidsbortfragteren er pligtig at holde tidsbefragteren underrettet om alle forhold vedrørende skibet og rejserne af betydning for tidsbefragteren. Tidsbefragteren skal ligeledes underrette tidsbortfragteren om skibets forventede operationsprogram.

§ 371. Bunkers.

Tidsbefragteren er pligtig at sørge for bunkers og vand til skibets maskiner. Han indestår for, at leveret bunkers er i overensstemmelse med aftalte specifikationer.

Finlandssvensk text

UTFÖRANDE AV RESORNA

369 § Tidsbefraktarens förfoganderätt

Tidsbortfraktaren skall under befraktningsperioden utföra de resor som tidsbefraktaren påkallar i överensstämmelse med befraktningsavtalet. Vad som stadgas i 363 § 2 mom. har motsvarande tillämpning.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att utföra en resa vid vilken fartyget, personer ombord eller lasten skulle utsättas för fara till följd av krig eller krigsliknande tillstånd, is eller annan fara eller väsentlig olägenhet som han inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att ta med gods av lättantändlig, brandfarlig eller frätande beskaffenhet eller annat farligt gods, såvida det inte avlämnas i sådant skick att det kan befordras och utlämnas i överensstämmelse med de krav och rekommendationer som ställs av myndigheterna i det land där fartyget är registrerat, i det land där redaren har sitt huvudkontor och i de hamnar som ingår i resan. Tidsbortfraktaren är inte heller skyldig att ta med levande djur.

370 § Underrättelseplikt

Tidsbortfraktaren skall hålla tidsbefraktaren underrättad om alla förhållanden rörande fartyget och resorna som är av betydelse för tidsbefraktaren. Tidsbefraktaren skall underrätta tidsbortfraktaren om planerade resor.

371 § Bränsle

Tidsbefraktaren skall ombesörja bränsle och vatten till fartygets maskiner. Han svarar för att levererat bränsle är i överensstämmelse med avtalade specifikationer.

Norsk text

UTFØRELSEN AV REISENE

§ 369 Tidsbefrakterens råderett

Tidsbortfrakteren skal i befraktningsperioden utføre de reiser som tidsbefrakteren i samsvar med befraktningsavtalen krever. § 363 annet ledd gjelder tilsvarende.

Tidsbortfrakteren plikter likevel ikke å utføre en reise som utsetter skipet, personer om bord eller lasten for fare som følge av krig, krigslignende forhold, is eller annen fare eller vesentlig ulempe som han ikke med rimelighet kunne regne med på avtaletiden.

Tidsbortfrakteren plikter ikke å ta med lett antennelig, brennbart, etsende eller annet farlig gods med mindre godset leveres i slik stand stand at det kan befordres og utleveres i samsvar med de krav og anbefalinger som stilles av myndighetene i det land der skipet er registrert, i det land der rederen har sitt hovedforretningssted, og i de havner som inngår i reisen. Tidsbortfrakteren plikter heller ikke å ta med levende dyr.

§ 370 Underretningsplikt

Tidsbortfrakteren skal holde tidsbefrakteren underrettet om alle forhold vedrørende skipet og reisene av betydning for tidsbefrakteren. Tidsbefrakteren skal underrette tidsbortfrakteren om planlagte reiser.

§ 371 Brensel

Tidsbefrakteren skal sørge for brensel og vann til skipets maskiner. Han svarer for at levert brensel er i samsvar med avtalte spesifikasjoner.

Svensk text

UTFÖRANDET AV RESORNA

369 § Tidsbefraktarens förfoganderätt

Tidsbortfraktaren skall under befraktningsperioden utföra de resor som tidsbefraktaren påkallar i överensstämmelse med befraktningsavtalet. Bestämmelserna i 363 § andra stycket har motsvarande tillämpning.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att utföra en resa vid vilken fartyget, personer ombord eller lasten skulle utsättas för fara till följd av krig eller krigsliknande tillstånd, is eller annan fara eller väsentlig olägenhet, som han inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att ta med gods av lättantändlig, brandfarlig eller frätande beskaffenhet eller annat farligt gods, såvida det inte avlämnas i sådant skick att det kan befordras och utlämnas i överensstämmelse med de krav och rekommendationer som ställs av myndigheterna i det land där fartyget är registrerat, i det land där redaren har sitt huvudkontor och i de hamnar som ingår i resan. Tidsbortfraktaren är inte heller skyldig att ta med levande djur.

370 § Underrättelseplikt

Tidsbortfraktaren skall hålla tidsbefraktaren underrättad om alla förhållanden rörande fartyget och resorna som är av betydelse för tidsbefraktaren. Tidsbefraktaren skall underrätta tidsbortfraktaren om planerade resor.

371 § Bränsle

Tidsbefraktaren skall ombesörja bränsle och vatten till fartygets maskiner. Han svarar för att levererat bränsle är i överensstämmelse med avtalade specifikationer.

Dansk text

§ 372. Lastning og losning m.v.

Tidsbefragteren skal sørge for medtagelse, lastning, stuvning, trimning, sikring, losning og udlevering af lasten. Stuvningen skal foregå således, att skibet er betryggende stabiliseret og lasten sikret. Tidsbefragteren skal følge instrukser fra tidsbortfragteren om lastens fordeling i det omfang, hensynet til skibets sikkerhed og stabilitet tilsiger det.

Stk. 2: Tidsbefragteren kan kræve sådan medvirken hertil af skibsfører og mandskab, som er sædvanlig i den pågældende fart. Godsgørelse for overarbejde og andre særlige udgifter ved sådan medvirken betales af tidsbefragteren.

Stk. 3: Er tidsbortfragteren pligtig at erstatte tab, der er en følge af lastning, stuvning, trimning, sikring, losning eller udlevering af lasten, skal tidsbefragteren holde ham sakdesøs, med mindre tabet skyldes medvirken af skibsfører eller mandskab, eller andre forhold, som tidsbortfragteren er ansvarlig for.

§ 373. Konnossement.

Tidsbortfragteren er pligtig til på forlangende at udstede konnossement for indlastet gods for den rejse, han skal udføre, med de vilkår for befordringen der er sædvanlige i den pågældende fart. Pådrager han sig derved ansvar over for indehaveren af konnossementet ud over hans ansvar i medfør af befragtningsaftalen, skal tidsbefragteren holde ham skadesløs.

Stk. 2: Tidsbortfragteren har ikke pligt til at følge tidsbefragterens anmodning om at udlevere godset til en ikke legitimeret medtager eller i øvrigt i strid med konnossementets inhold, hvis dette vil være i strid med redelighed og god tro. Han kan i alle tilfælde kræve sikkerhed for det ansvar, han kan pådrage sig ved en sådan udlevering.

Finlandssvensk text

372 § Lastning och lossning

Tidsbefraktaren skall ombesörja mottagande, lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning och utlämnande av lasten. Stuvningen skall utföras så att fartyget är betryggande stabiliserat och lasten säkrad. Tidsbefraktaren skall följa anvisningar från tidsbortfraktaren om lastens fördelning i den omfattning som hänsynen till fartygets säkerhet och stabilitet kräver.

Tidsbefraktaren får kräva sådan medverkan av befälhavaren och besättningen som är sedvanlig i den fart det gäller. Ersättning för övertidsarbete och annan särskild utgift till följd av sådan medverkan skall betalas av tidsbefraktaren.

Om tidsbortfraktaren är skyldig att ersätta skada till följd av lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning eller utlämnande av lasten, skall tidsbefraktaren hålla honom skadeslös om inte skadan beror på medverkan av befälhavaren eller besättningen eller på något annat förhållande som tidsbortfraktaren svarar för.

373 § Konossement

Tidsbortfraktaren skall på begäran utfärda konossement för inlastat gods för den resa han skall utföra, med de villkor som är sedvanliga i den fart det gäller. Om han därigenom ådrar sig ansvar i förhållande till innehavaren av konossementet utöver det som följer av befraktningsavtalet, skall tidsbefraktaren hålla honom skadeslös.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att på begäran av tidsbefraktaren lämna ut godset till en obehörig mottagare eller i övrigt i strid mot konossementet om han därigenom handlar i strid mot tro och heder. Tidsbortfraktaren får alltid kräva säkerhet för den ersättning han kan bli skyldig att betala på grund av ett sådant utlämnande.

Norsk text

§ 372 Lasting og lossing m v

Tidsbefrakteren skal sørge for mottakelse, lasting, stuing, trimming, sikring, lossing og utlevering av lasten. Stuingen skal foregå slik at skipet er betryggende stabilisert og lasten sikret. Tidsbefrakteren skal følge instrukser fra tidsbortfrakteren om lastens fordeling i den utstrekning hensynet til skipets sikkerhet og stabilitet tilsier det.

Tidsbefrakteren kan kreve slik medvirkning av skipsfører og mannskap som er vanlig i den fart det gjelder. Godtgjørelse for overtidsarbeid og andre særlige utgifter ved slik medvirkning betales av tidsbefrakteren.

Plikter tidsbortfrakteren å erstatte tap som følge av lasting, stuing, trimming, sikring, lossing eller utlevering av lasten, skal tidsbefrakteren holde ham skadesløs med mindre tapet skyldes skipsførerens eller mannskapets medvirkning eller annet forhold som tidsbortfrakteren svarer for.

§ 373 Konnossement

Tidsbortfrakteren plikter å utstede konnossement for lastet gods for den reise han skal utføre, med de vilkår som er vanlige i den fart det gjelder. Pådrar han seg derved ansvar overfor innehaveren av konnossementet som går ut over hans ansvar etter befraktningsavtalen, skal tidsbefrakteren holde ham skadesløs.

Tidsbortfrakteren plikter ikke å følge krav fra tidsbefrakteren om å utlevere godset til mottaker som ikke er legitimert, eller for øvrig i strid med konnossementet, hvis dette vil være i strid med redelighet og god tro. Han kan i alle tilfelle kreve sikkerhet for det ansvar slik utlevering kan medføre.

Svensk text

372 § Lastning och lossning

Tidsbefraktaren skall ombesörja mottagande, lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning och utlämnande av lasten. Stuvningen skall utföras så att fartyget är betryggande stabiliserat och lasten säkrad. Tidsbefraktaren skall följa anvisningar från tidsbortfraktaren om lastens fördelning i den omfattning som hänsynen till fartygets säkerhet och stabilitet kräver.

Tidsbefraktaren får kräva sådan medverkan av befälhavaren och besättningen som är sedvanlig i den fart det gäller. Ersättning för övertidsarbete och annan särskild utgift till följd av sådan medverkan skall betalas av tidsbefraktaren.

Om tidsbortfraktaren är skyldig att ersätta skada till följd av lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning eller utlämnande av lasten, skall tidsbefraktaren hålla honom skadeslös om inte skadan beror på medverkan av befälhavaren eller besättningen eller på något annat förhållande som tidsbortfraktaren svarar för.

373 § Konossement

Tidsbortfraktaren skall på begäran utfärda konossement för inlastat gods för den resa han skall utföra, med de villkor som är sedvanliga i den fart det gäller. Om han därigenom ådrar sig ansvar i förhållande till innehavaren av konossementet utöver vad som följer av befraktningsavtalet, skall tidsbefraktaren hålla honom skadeslös.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att på begäran av tidsbefraktaren lämna ut godset till en obehörig mottagare eller i övrigt i strid mot konossementet om han därigenom handlar i strid mot tro och heder. Tidsbortfraktaren får alltid kräva säkerhet för den ersättning han kan bli skyldig att betala på grund av ett sådant utlämnande.

Dansk text

§ 374. Lasteskader. Forsinket udlevering.

Tidsbortfragteren er overfor tidsbefragteren ansvarlig efter reglerne i § 274–289 for tab som følge af, at gods går tabt, bliver beskadiget eller bliver forsinket, mens det er i hans varetægt.

Stk. 2: Modtager, som ikke er tidsbefragter, kan også kræve erstatning efter stk. 1. Er modtager indehaver af konnossement, udstedt af tidsbortfragteren, kan han også påberåbe sig bestemmelsen i § 316.

§ 375. Forsinkelse og andet kontraktsbrud på tidsbortfragterens side.

Holdes skibet ikke i sødygtig eller i øvrigt i kontraktsmæssig stand, eller udføres rejserne for sent, eller foreligger andet kontraktsbrud på tidsbortfragterens side, kan tidsbefragteren hæve befragtningsaftalen, dersom disse forhold medfører, att formålet med aftalen bliver væsentligt forfejlet. Vil tidsbefragteren hæve aftalen, må han give underretning herom uden ugrundet ohold efter at han har eller må antages at have fået kendskab til kontraktsbruddet. Gør han ikke det, går hæveadgangen tabt.

Stk. 2: Tidsbefragteren kan kræve erstatning for skade, som skyldes, at skibet går tabt eller bliver uistandsætteligt eller at det ikke holdes sødygtigt og i øvrigt i kontraktsmæssig stand, når dette skyldes fejl eller forsømmelse af tidsbortfragteren eller nogen han svarer for. Tilsvarende gælder tab som skyldes fejl eller forsømmelse ved medvirken, jfr. § 372, stk. 2, ved utførelse af tidsbefragterens ordrer eller ved andet kontraktsbrud.

§ 376. Skade på skibet.

Tidsbortfragteren har krav på erstatning for skade på skibet, der skyldes fejl eller forsømmelse af tidsbefragteren eller nogen, han svarer for.

Finlandssvensk text

374 § Lastskada. Dröjsmål med utlämnandet

Tidsbortfraktaren är i förhållande till tidsbefraktaren ansvarig enligt 274–289 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård.

En mottagare som inte är tidsbefraktaren har också rätt till ersättning enligt 1 mom. Innehar mottagaren konossement som har utfärdats av tidsbortfraktaren får han också åberopa stadgandena i 316 §.

375 § Dröjsmål och annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida

Hålls fartyg inte i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick eller utförs resorna för sent eller föreligger annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida, får tidsbefraktaren häva befraktningsavtalet om det med avtalet avsedda ändamålet väsentligen skulle förfelas. Om tidsbefraktaren vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för skada som har uppkommit på grund av att fartyget går förlorat eller förklaras efter skada inte kunna sättas i stånd eller inte hålls i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick, om skadan beror på fel eller försummelse av tidsbortfraktaren eller någon som han svarar för. Detsamma gäller för skada som har uppkommit genom fel eller försummelse vid medverkan som avses i 372 § 2 mom., vid utförande av tidsbefraktarens anvisning eller vid annat avtalsbrott.

376 § Skada på fartyget

Tidsbortfraktaren har rätt till ersättning för skada på fartyget som beror på fel eller försummelse av tidsbefraktaren eller någon som han svarar för.

Norsk text

§ 374 Lasteskader. Forsinket utlevering

Tidsbortfrakteren er overfor tidsbefrakteren ansvarlig etter reglene i §§ 274 til 289 for tap som følge av at gods går tapt, kommer til skade eller blir forsinket mens det er i hans varetekt.

Mottaker som ikke er tidsbefrakteren, kan også kreve erstatning etter første ledd. Har mottakeren konnossement utstedt av tidsbortfrakteren, kan han også påberope seg reglene i § 316.

§ 375 Forsinkelse og annet kontraktsbrudd på tidsbortfrakterens side

Holdes skipet ikke i sjødyktig og for øvrig kontraktsmessig stand, eller utføres reisene for sent, eller foreligger annet kontraktsbrudd på tidsbortfrakterens side, kan tidsbefrakteren heve befraktningsavtalen dersom kontraktsbruddet medfører at formålet med avtalen blir vesentlig forfeilet. Vil tidsbefrakteren heve avtalen, må han gi melding om det uten ugrunnet opphold etter at han har eller må antas å ha fått kjennskap til kontraktsbruddet. Gjør han ikke det, går hevningsretten tapt.

Tidsbefrakteren kan kreve erstatning for tap som skyldes at skipet går tapt eller blir uistandsettelig eller at det ikke blir holdt i sjødyktig og for øvrig kontraktsmessig stand, når dette skyldes feil eller forsømmelse av tidsbortfrakteren eller noen han svarer for. Det samme gjelder tap som skyldes feil eller forsømmelse ved medvirkning som nevnt i § 372 annet ledd, ved utførelsen av tidsbefrakterens ordrer eller ved annet kontraktsbrudd.

§ 376 Skade på skipet

Tidsbortfrakteren kan kreve erstatning for skade på skipet som skyldes feil eller forsømmelse av tidsbefrakteren eller noen han svarer for.

Svensk text

374 § Lastskada. Dröjsmål med utlämnandet

Tidsbortfraktaren är ansvarig i förhållande till tidsbefraktaren enligt 274–289 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård.

En mottagare som inte är tidsbefraktaren har också rätt till ersättning enligt första stycket. Innehar mottagaren konossement som har utfärdats av tidsbortfraktaren, får han också åberopa reglerna i 316 §.

375 § Dröjsmål och annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida

Hålls fartyget inte i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick eller utförs resorna för sent eller föreligger annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida, får tidsbefraktaren häva befraktningsavtalet, om det med avtalet avsedda ändamålet väsentligen skulle förfelas. Om tidsbefraktaren vill häva avtalet skall han meddela detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

Tidsbefraktaren har rätt till ersättning för skada som har uppkommit på grund av att fartyget går förlorat eller efter skada förklaras inte kunna sättas i stånd eller inte hålls i sjövärdigt eller annars avtalsenligt skick, om skadan beror på fel eller försummelse av tidsbortfraktaren eller någon som han svarar för. Detsamma gäller för skada som har uppkommit genom fel eller försummelse vid sådan medverkan av befälhavaren eller besättningen som avses i 372 § andra stycket, vid utförande av tidsbefraktarens anvisning eller vid annat avtalsbrott.

376 § Skada på fartyget

Tidsbortfraktaren har rätt till ersättning för skada på fartyget som beror på fel eller försummelse av tidsbefraktaren eller någon som han svarar för.

Dansk text

Stk. 2: For skade på skibet, der skyldes, at tidsbefragteren har beordret skibet til en usikker havn, er han ansvarlig, medmindre tidsbefragteren godgør, at tabet ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham eller nogen, han svarer for.

§ 377. Fælleshaveri, Bjærgning.

Rejsefragtens bidrag till fælleshaveri bæres af tidsbefragteren. Det samme gælder bidrag for bunkers og andet udstyr, som tidsbefragteren har ombord. Gives der ved fælleshavariopgørelsen erstatning for udgifter og tab, som tidsbefragteren har haft, tilfalder erstatningen ham.

Stk. 2: Tidsbortfragteren kan uden samtykke fra tidsbefragteren deltage i redning af personer. Han kan tillige bjærge skib eller ejendom, når dette ikke vil virke urimeligt over for tidsbefragteren. Af tidsbortfragterens part af nettobjærgelønnen tilfalder en trediedel tidsbefragteren.

§ 378. Udgifter ved rejserne.

Tidsbefragteren skal bære de udgifter ved udførelsen af rejserne, som ikke påhviler tidsbortfragteren i medfør af bestemmelserne i dette kapitel.

TILBAGELEVERING AF SKIBET

§ 379. Tilbagelevering. Besigtigelse.

Tidsbefragteren skal tilbagelevere skibet til tidsbortfragteren på det sted og det tidspunkt, som er aftalt.

Stk. 2: Ved tilbagelevering af skibet gælder bestemmelserne i § 363, stk. 3, § 364 og § 365, stk. 1 og stk. 2, 1. pkt. tilsvarende. Dette gælder tillige, såfremt befragtningsaftalen er hævet eller faldet bort før udløbet af befragtningsperioden.

Finlandssvensk text

Om skadan beror på att tidsbefraktaren har beordrat fartyget till en osäker hamn, är han ersättningsskyldig, med mindre han visar att fel eller försummelse inte föreligger.

377 § Gemensamt haveri. Bärgning

Fraktens bidrag till gemensamt haveri skall betalas av tidsbefraktaren. Detsamma gäller bidrag för bränsle och utrustning som tidsbefraktaren har ombord. Om i gemensamt haveri ersättning betalas för utgift och förlust som tidsbefraktaren har haft, tillfaller ersättningen honom.

Tidsbortfraktaren får, utan tidsbefraktarens samtycke, rädda personer. Han får även bärga fartyg eller annan egendom, när detta inte är oskäligt för tidsbefraktaren. Av tidsbortfraktarens andel av återstoden av bärgarlönen enligt 209 § 2 mom. (nettobärgarlönen), tillfaller en tredjedel tidsbefraktaren.

378 § Utgifter för resorna

Tidsbefraktaren skall bära de utgifter för resornas utförande som inte enligt stadgandena i detta kapitel skall bäras av tidsbortfraktaren.

ÅTERLÄMNANDE AV FARTYGET

379 § Återlämnande. Besiktning

Tidsbefraktaren skall återlämna fartyget till tidsbortfraktaren på den plats och vid den tidpunkt som har avtalats.

Vid återlämnandet har 363 § 3 mom., 364 § samt 365 § 1 mom. och 2 mom. första meningen motsvarande tillämpning. Detta gäller även då befraktningsavtalet har hävts eller eljest upphört före befraktningsperiodens slut.

Norsk text

Skyldes skaden at tidsbefrakteren har beordret skipet til en usikker havn, er han ansvarlig med mindre skaden ikke skyldes feil eller forsømmelse av han selv eller noen han svarer for.

§ 377 Felleshavari. Bergning

Fraktens bidrag i felleshavari bæres av tidsbefrakteren. Det samme gjelder bidrag utlignet på bunkers og annet utstyr som tidsbefrakteren har om bord. Ytes det i felleshavari erstatning for utgifter eller skade som tidsbefrakteren har hatt, tilfaller erstatningen ham.

Tidsbortfrakteren kan uten samtykke fra tidsbefrakteren redde personer. Han kan også berge skip eller annen eiendom når dette ikke vil virke urimelig overfor tidsbefrakteren. Av tidsbortfrakterens part av nettobergelønnen, jf [nåværende sjølov] § 229 annet ledd, tilfaller en tredjepart tidsbefrakteren.

§ 378 Utgifter ved reisene

Tidsbefrakteren skal bære alle utgifter ved utførelsen av reisene som ikke etter reglene i dette kapittel skal bæres av tidsbortfrakteren.

TILBAKELEVERING AV SKIPET

§ 379 Tilbakelevering. Besiktigelse

Tidsbefrakteren skal levere skipet tilbake til tidsbortfrakteren på det sted og til den tid som er avtalt.

Ved tilbakelevering av skipet gjelder bestemmelsene i §§ 363 tredje ledd, 364 og 365 første ledd og annet ledd første punktum tilsvarende. Dette gjelder også når befraktningsavtalen er hevet eller falt bort før utløpet av befraktningsperioden.

Svensk text

Om skadan beror på att tidsbefraktaren har beordrat fartyget till en osäker hamn är han ersättningsskyldig med mindre han visar att fel eller försummelse inte föreligger.

377 § Gemensamt haveri. Bärgning

Fraktens bidrag till gemensamt haveri skall betalas av tidsbefraktaren. Detsamma gäller bidrag för bränsle och utrustning som tidsbefraktaren har ombord. Om i gemensamt haveri ersättning betalas för utgift och förlust som tidsbefraktaren har haft, tillfaller ersättningen honom.

Tidsbortfraktaren får utan tidsbefraktarens samtycke söka rädda personer. Han får även bärga fartyg eller annan egendom när detta inte är oskäligt för tidsbefraktaren. Av tidsbortfraktarens andel av återstoden av bärgarlönen enligt [229] § 1 mom. andra stycket (nettobärgarlönen) tillfaller en tredjedel tidsbefraktaren.

378 § Utgifter för resorna

Tidsbefraktaren skall bära de utgifter för resornas utförande som inte enligt bestämmelserna i detta kapitel skall bäras av tidsbortfraktaren.

ÅTERLÄMNANDE AV FARTYGET

379 § Återlämnande. Besiktning

Tidsbefraktaren skall återlämna fartyget till tidsbortfraktaren på den plats och vid den tidpunkt som har avtalats.

Vid återlämnandet skall bestämmelserna i 363 § tredje stycket, 364 § och 365 § första stycket och andra stycket första punkten ha motsvarande tillämpning. Detta gäller även då befraktningsavtalet har hävts eller eljest upphört före befraktningsperiodens slut.

Dansk text

§ 380. Overskridelse af befragtningsperioden.

Medmindre et tidsinterval for tilbagelevering er aftalt, er tidsbortfragteren pligtig til at lade skibet tiltræde en ny rejse, selv om den vil medføre overskridelse af den aftalte tid for tilbagelevering. Dette gælder ikke, når overskridelsen vil gå over, hvad der må anses for rimeligt.

Stk. 2: For tilladt overskridelse, jfr. stk. 1, skal tidsbefragteren betale den aftalte tidsfragt. For anden overskridelse skal han betale gængs tidsfragt dog mindst den aftalte tidsfragt, samt erstatning efter almindelige erstatningsregler for det tab, forsinkelsen medfører for tidsbortfragteren efter tilbageleveringen.

TIDSFRAGT

§ 381. Betaling af tidsfragt.

Tidsfragt skal betales forskudsvis for 30 dage ad gangen.

Stk. 2: Kræver tidsbefragteren modregning med et omtvistet krav, har han alligevel pligt til at betale tidsfragt, dersom tidsbortfragteren stiller sikkerhed for kravet. Tidsbefragteren kan dog ikke kræve sikkerhed for et større beløb end den tidsfragt, han betaler.

§ 382. Forsinket betaling af tidsfragt.

Bliver tidsfragten ikke betalt i rette tid, skal tidsbefragteren betale morarenter fra forfaldstidspunket.

Stk. 2: Bliver tidsfragten ikke betalt i rette tid, skal tidsbortfragteren underrette tidsbefragteren herom. Når underretning er afsendt kan tidsbortfragteren standse opfyldelsen af befragtningsaftalen, herunder nægte at laste gods eller udstede konnossement. Er betalingen ikke modtaget inden 72 timer efter underrettningens afsendelse, kan

Finlandssvensk text

380 § Överskridande av befraktningsperioden

Tidsbortfraktaren är skyldig att låta fartyget anträda en ny resa trots att den avtalade tiden för återlämnandet därigenom överskrids. Detta gäller inte när överskridandet går utöver det som kan anses skäligt eller om en bestämd tidsperiod för återlämnandet har avtalats.

För tillåtet överskridande enligt 1 mom. skall tidsbefraktaren betala den avtalade tidsfrakten. För annat överskridande skall han betala gängse tidsfrakt, dock minst den avtalade tidsfrakten, samt ersättning för den skada som dröjsmålet medför för tidsbortfraktaren efter återlämnandet.

TIDSFRAKT

381 § Betalning av tidsfrakt

Tidsfrakt skall betalas i förskott för 30 dagar i sänder.

Framställer tidsbefraktaren krav på avräkning med ett belopp som är tvistigt, är han ändå skyldig att betala tidsfrakten, om tidsbortfraktaren ställer säkerhet för kravet. Tidsbefraktaren får dock inte kräva säkerhet för ett större belopp än den tidsfrakt han betalar.

382 § Dröjsmål med betalning av tidsfrakt

Betalas tidsfrakten inte i rätt tid skall tidsbefraktaren betala dröjsmålsränta enligt räntelagen senast vid betalningen av nästa tidsfrakt. Mottar tidsbortfraktaren inte tidsfrakten i rätt tid skall han meddela tidsbefraktaren detta. När meddelande har avsänts får tidsbortfraktaren inställa fullgörelsen av befraktningsavtalet, inbegripet vägra att lasta gods eller att utfärda konossement. Om betalning inte har mottagits inom 72 timmar efter det att meddelandet har av-

Norsk text

§ 380 Overskridelse av befraktningsperioden

Med mindre det er avtalt et tidsrom for tilbakelevering, plikter tidsbortfrakteren å la skipet begynne på en ny reise selv om dette vil medføre overskridelse av den avtalte tid for tilbakelevering. Dette gjelder ikke når overskridelsen vil gå ut over det som må anses rimelig.

For overskridelse som er tillatt etter første ledd, skal tidsbefrakteren betale avtalt tidsfrakt. For annen overskridelse skal han betale gjengs tidsfrakt, men ikke mindre enn den avtalte tidsfrakt, samt erstatning etter alminnelige kontraktsregler for det tap forsinkelsen medfører for tidsbortfrakteren etter tilbakeleveringen.

TIDSFRAKT

§ 381 Betaling av tidsfrakt

Tidsfrakten skal betales forskuddsvis for 30 dager om gangen.

Krever tidsbefrakteren motregning med et omtvistet krav, plikter han likevel å betale tidsfrakt dersom tidsbortfrakteren stiller sikkerhet for kravet. Tidsbefrakteren kan likevel ikke kreve sikkerhet for større beløp enn den tidsfrakt han betaler.

§ 382 Forsinket betaling av tidsfrakt

Blir tidsfrakten ikke betalt i rett tid, skal tidsbefrakteren betale morarenter fra forfall sammen med neste tidsfrakt.

Blir tidsfrakten ikke betalt i tide, skal tidsbortfrakteren underrette tidsbefrakteren om dette. Når underretningen er avsendt, kan tidsbortfrakteren stanse oppfyllelsen av befraktningsavtalen, herunder nekte å laste gods eller utstede konnossement. Er betalingen ikke mottatt innen 72 timer etter at underretningen ble avsendt, kan tidsbort-

Svensk text

380 § Överskridande av befraktningsperioden

Tidsbortfraktaren är skyldig att låta fartyget anträda en ny resa trots att den avtalade tiden för återlämnandet därigenom överskrids. Detta gäller inte när överskridandet går utöver vad som kan anses skäligt eller om en viss tidsperiod för återlämnandet avtalats.

För tillåtet överskridande enligt första stycket skall tidsbefraktaren betala den avtalade tidsfrakten. För annat överskridande skall han betala gängse tidsfrakt, dock minst den avtalade tidsfrakten, samt ersättning för den skada som dröjsmålet medför för tidsbortfraktaren efter återlämnandet.

TIDSFRAKT

381 § Betalning av tidsfrakt

Tidsfrakt skall betalas i förskott för 30 dagar i sänder.

Framställer tidsbefraktaren krav på avräkning med ett belopp som är tvistigt, är han ändå skyldig att betala tidsfrakten, om tidsbortfraktaren ställer säkerhet för kravet. Tidsbefraktaren kan dock inte kräva säkerhet för ett större belopp än den tidsfrakt han betalar.

382 § Dröjsmål med betalning av tidsfrakt

Betalas tidsfrakten inte i rätt tid skall tidsbefraktaren betala dröjsmålsränta enligt räntelagen (1975:635) senast vid betalningen av nästa tidsfrakt.

Betalas tidsfrakten inte i rätt tid skall tidsbortfraktaren meddela tidsbefraktaren detta. När meddelande har avsänts får tidsbortfraktaren inställa fullgörelsen av befraktningsavtalet, inbegripet vägra att lasta gods eller att utfärda konossement. Om betalning inte har mottagits inom 72 timmar efter det

Dansk text

tidsbortfragteren hæve aftalen.

Stk. 3: Har tidsbortfragteren standset opfyldelsen af aftalen eller hævet denne, kan han kræve erstatning, medmindre tidsbefragteren godtgør, at forsinkelsen med betalingen skyldes lovgivningsforanstaltninger, standsning af samfærdselen eller lignende hindringer uden for hans kontrol, og som han ikke med rimelighet burde have taget i betragtning ved indgåelsen af aftalen, og hvis følger, tidsbefragteren heller ikke med rimelighed burde have undgået eller overvundet.

Stk. 4: Betaler tidsbefragteren ikke forfalden tidsfragt, kan tidsbortfragteren kræve, att tidsbefragteren til ham overdrager krav på skyldig rejsefragt og anden fragt, som tidsbefragteren måtte have krav på i anledning af frembortfragtning af skibet.

§ 383. Bortfald af tidsfragt.

Tidsfragt betales ikke for den tid, der går tabt for tidsbefragteren ved bjærgning, vedligeholdelse af skibet eller udbedring af skade, som tidsbefragteren ikke er ansvarlig for, eller i øvrigt på grund av tidsbortfragterens forhold.

Stk. 2: Tilsvarende gælder tidsbefragterens pligt til at dække udgifter vedrørende skibets drift.

OPHØR M.V.

§ 384. Tab af skibet m.v.

Går skibet tabt eller bliver det erklæret for uistandsætteligt, falder befragtningsaftalen bort, selv om tidsbortfragteren i medfør af aftalen kan indsætte et andet skib end det aftalte. Tilsvarende gælder i tilfælde af rekvirering eller lignende indgreb, når dette vil få væsentlig betydning for opfyldelse af aftalen.

Stk. 2: Bliver skibet borte uden at det kan oplyses, hvornår ulykken indtraf, skal tids-

Finlandssvensk text

sänts, får tidsbortfraktaren häva avtalet.

Om tidsbortfraktaren har inställt fullgörelsen av avtalet eller hävt det, har han rätt till ersättning såvida inte tidsbefraktaren visar att dröjsmålet med betalningen beror på stadgande i lag, avbrott i den allmänna samfärdseln eller betalningsrörelsen eller annat liknande hinder som han inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks och vars följder han inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

Om tidsbefraktaren inte betalar förfallen tidsfrakt, får tidsbortfraktaren begära att tidsbefraktaren till honom överlåter fordran på frakt som tidsbefraktaren har på grund av vidarebortfraktning av fartyget.

383 § Bortfall av tidsfrakt

Tidsfrakt skall inte betalas för den tid som går förlorad för tidsbefraktaren på grund av bärgning, underhåll av fartyget och avhjälpande av skada som tidsbefraktaren inte är ansvarig för eller i övrigt på grund av förhållande på tidsbortfraktarens sida.

Tidsbefraktarens skyldighet att svara för utgifter rörande fartygets drift är begränsad på motsvarande sätt.

UPPHÖRANDE

384 § Förlust av fartyget

Går fartyget förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd faller befraktningsavtalet bort även om tidsbortfraktaren enligt avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade. Detsamma gäller vid rekvisition eller liknande ingripanden som är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet.

Om fartyget har gått förlorat utan att upplysning kan fås om tiden för händelsen, skall

Norsk text

frakteren heve avtalen.

Har tidsbortfrakteren stanset oppfyllelsen av avtalen eller hevet den, kan han kreve erstatning med mindre tidsbefrakteren godtgjør at forsinkelsen med betalingen skyldes stans i samferdselen eller betalingsformidlingen eller annen hindring utenfor hans kontroll og som han ikke med rimelighet kunne ventes å ha tatt i betraktning på avtaletiden eller å unngå eller overvinne følgene av.

Dersom tidsbefrakteren ikke betaler forfalt tidsfrakt, kan tidsbortfrakteren kreve at tidsbefrakteren overdrar til ham krav på frakt som tidsbefrakteren har i anledning av frembortfraktning av skipet.

Svensk text

att meddelandet har avsänts, får tidsbortfraktaren häva avtalet.

Om tidsbortfraktaren har inställt fullgörelsen av avtalet eller hävt det, har han rätt till ersättning såvida inte tidsbefraktaren visar att dröjsmålet med betalningen beror på lag, avbrott i den allmänna samfärdseln eller betalningsförmedlingen eller annat liknande hinder som han inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks och vars följder han inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.

Om tidsbefraktaren inte betalar förfallen tidsfrakt, får tidsbortfraktaren begära att tidsbefraktaren till honom överlåter fordran på frakt som tidsbefraktaren har på grund av vidarebortfraktning av fartyget.

§ 383 Bortfall av tidsfrakt

Tidsfrakt betales ikke for den tid som går tapt for tidsbefrakteren ved berging, vedlikehold av skipet eller utbedring av skade som tidsbefrakteren er uten ansvar for, eller for øvrig på grunn av tidsbortfrakterens forhold.

Tilsvarende gjelder tidsbefrakterens plikt til å dekke utgifter vedrørende skipets drift.

383 § Bortfall av tidsfrakt

Tidsfrakt skall inte betalas för den tid som går förlorad för tidsbefraktaren på grund av bärgning, underhåll av fartyget och avhjälpande av skada som tidsbefraktaren inte är ansvarig för eller i övrigt på grund av förhållanden på tidsbortfraktarens sida.

Tidsbefraktarens skyldighet att svara för utgifter rörande fartygets drift är begränsad på motsvarande sätt.

OPPHØR M V

§ 384 Tap av skipet m v

Går skipet tapt eller blir uistandsettelig, faller befraktningsavtalen bort selv om tidsbortfrakteren etter avtalen kan sette inn et annet skip enn det avtalte. Det samme gjelder i tilfelle av rekvisisjon eller lignende inngrep når dette vil få vesentlig betydning for oppfyllelsen av avtalen.

Blir skipet borte uten at det kan opplyses når ulykken inntraff, skal tidsfrakt betales for 24 timer etter siste underretning om skipet.

UPPHÖRANDE

384 § Förlust av fartyget

Går fartyget förlorat eller efter skada förklaras inte kunna sättas i stånd faller befraktningsavtalet bort även om tidsbortfraktaren enligt avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade. Detsamma gäller vid rekvisition eller liknande ingripanden som är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet.

Om fartyget har gått förlorat utan att upplysning kan fås om tiden för händelsen, skall

Dansk text

fragt betales for 24 timer efter sidste underretning om skibet.

§ 385. Krig m.v.

Er skibet i en havn eller andet område, hvor der indtræder krig, krigslignende forhold eller en væsentlig forøgelse af krigsfare, kan tidsbortfragteren kræve, at skibet straks skal forlade området og bringes i sikkerhed.

Stk. 2: Tidsbefragteren skal ud over tidsfragten betale den forsøgelse i præmien for skibets krigsforsikring, som følger af de rejser, tidsbefragteren kræver udført. Tilsvarende gælder krigsrisikotillæg til besætningen.

Stk. 3: Indtræder i kontraktsperioden krig, krigslignende tilstande eller væsentlig forøgelse af krigsfare, og dette er af væsentlig betydning for opfyldelsen af kontrakten, kan såvel bortfragteren som befragteren hæve kontrakten uden pligt til at betale erstatning.

Stk. 4: Den, som vil hæve aftalen, skal give meddelelse herom uden ugrundet ophold. Undlader han dette, skal han erstatte den deraf følgende skade.

Finlandssvensk text

tidsfrakt betalas för 24 timmar efter det att fartyget sist hördes av.

385 § Krig

Befinner sig fartyget i en hamn eller ett annat område där krig utbryter, krigsliknande förhållanden inträder eller faran för sådana förhållanden väsentligen ökar, får tidsbortfraktaren omedelbart föra fartyget ut från området och i säkerhet.

Tidsbefraktaren skall utöver tidsfrakten ersätta tidsbortfraktaren för den ökning av premien för fartygets krigsförsäkring som följer av de resor som tidsbefraktaren kräver att fartyget skall utföra. Detsamma gäller krigsrisktillägg till besättningen.

Inträder under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller väsentlig ökning av krigsfaran och detta är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av befraktningsavtalet, får såväl tidsbortfraktaren som tidsbefraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning.

Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid lämna motparten meddelande om detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

Norsk text

§ 385 Krig m v

Er skipet i en havn eller annet område hvor det inntrer krig, krigslignende forhold eller vesentlig økning av krigsfare, kan tidsbortfrakteren straks bringe skipet ut av området og i sikkerhet.

Tidsbortfrakteren skal i tillegg til tidsfrakten betale økning i premien for skipets krigsforsikring som følge av de reiser tidsbefrakteren krever utført. Det samme gjelder krigsrisikotillegg til mannskapet.

Inntrer det i befraktningsperioden krig, krigslignende forhold eller vesentlig økning av krigsfare og dette er av vesentlig betydning for oppfyllelsen av befraktningsavtalen, kan såvel tidsbortfrakteren som tidsbefrakteren heve avtalen uten plikt til å betale erstatning.

Den som vil heve avtalen, skal gi melding om dette uten ugrunnet opphold. Gjør han ikke det, plikter han å erstatte den skade som derav følger.

Svensk text

tidsfrakt betalas för 24 timmar efter det att fartyget sist hördes av.

385 § Krig

Befinner sig fartyget i en hamn eller ett annat område där krig utbryter, krigsliknande förhållanden inträder eller faran för sådana förhållanden väsentligen ökar, får tidsbortfraktaren omedelbart föra fartyget ut från området och i säkerhet.

Tidsbefraktaren skall utöver tidsfrakten ersätta tidsbortfraktaren för den ökning av premien för fartygets krigsförsäkring som följer av de resor som tidsbefraktaren kräver att fartyget skall utföra. Detsamma gäller krigsrisktillägg till besättningen.

Inträder under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller väsentlig ökning av krigsfaran och detta är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av befraktningsavtalet, får såväl tidsbortfraktaren som tidsbefraktaren frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning.

Den som vill frånträda avtalet skall inom skälig tid meddela motparten detta. Gör han inte det är han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

KUNGL. BIBL.
1990-06-05
STOCKHOLM

Statens offentliga utredningar 1990

Kronologisk förteckning

1. Företagsförvärv i svenskt näringsliv. I.
2. Överklagningsrätt och ekonomisk behovsprövning inom socialtjänsten. S.
3. En idrottshögskola i Stockholm - struktur, organisation och resurser för en självständig högskola på idrottens område. U.
4. Transportrådet. K.
5. Svensk säkerhetspolitik i en föränderlig värld. Fö.
6. Förbud mot tjänstehandel med Sydafrika m.m. UD.
7. Lagstiftning för reklam i svensk TV. U.
8. Samhällsstöd till underhållsbidragsberättigade barn. Idéskisser och bakgrundsmaterial. S.
9. Kostnader för fastighetsbildning m. m. Bo.
10. Strömgatan 18 - Sveriges statsministerbostad. SB.
11. Vidgad vuxenutbildning för utvecklingsstörda. U.
12. Meddelarrätt. Ju.
13. Översyn av sjölagen 2. Ju.

Statens offentliga utredningar 1990

Systematisk förteckning

Statsrådsberdningen

Strömgatan 18 - Sveriges statsministerbostad. [10]

Justitiedepartementet

Meddelarrätt. [12]
Översyn av sjölagen 2. [13]

Utrikesdepartementet

Förbud mot tjänstehandel med Sydafrika m.m. [6]

Försvarsdepartementet

Svensk säkerhetspolitik i en föränderlig värld. [5]

Socialdepartementet

Överklagningsrätt och ekonomisk behovsprövning inom socialtjänsten. [2]
Samhällsstöd till underhållsbidragsberättigade barn. Idéskisser och bakgrundsmaterial. [8]

Kommunikationsdepartementet

Transportrådet. [4]

Utbildningsdepartementet

En idrottshögskola i Stockholm - struktur, organisation och resurser för en självständig högskola på idrottens område. [3]
Lagstiftning för reklam i svensk TV. [7]
Vidgad vuxenutbildning för utvecklingsstörda. [11]

Bostadsdepartementet

Kostnader för fastighetsbildning m. m. [9]

Industridepartementet

Företagsförvärv i svenskt näringsliv. [1]

ISBN 91-38-10512-8 ISSN 0375-250X

ALLMÄNNA FÖRLAGET

BESTÄLLNINGAR: ALLMÄNNA FÖRLAGET, KUNDTJÄNST, 106 47 STOCKHOLM.
TEL: 08-739 96 30, FAX: 08-739 95 48.