

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till sjölag
och därtill hörande lagar**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det skall stiftas en ny sjölag som skall ersätta den gällande sjölagen från år 1939. Lagförslaget innebär främst en revision av stadgandena om befordran av gods till sjöss, som i huvudsak reglerar rättsförhållandet mellan redaren och lastägaren. Det föreslås dessutom att ansvarsgränserna för redarens ansvar vid passagerarbefordran höjs och att stadganden införs i sjölagen om ett sådant fartygs registrering, vars ägare har sin hemort inom det Europeiska samarbetsområdet. I övrigt har stadgandena i den gällande sjölagen i huvudsak införts i den föreslagna sjölagen oförändrade till sitt sakliga innehåll.

Det föreslås vidare att det materiella innehållet i lagen om begränsningsfond och begränsningsmål vid sjörättsligt ansvar införs i den nya lagen och att den förstnämnda lagen upphävs. Till detta ansluter sig också förslaget till lag om ändring av lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg.

Förslaget till revision av stadganden om befordran av gods till sjöss, en ny struktur för sjölagen och höjning av redarens ansvar vid befordran av passagerare har beretts i samarbete med Danmark, Norge och Sverige. Förslag innehållande lagstiftning med samma innehåll har också framlagts i dessa länder. De nya nordiska sjölagarna kommer strukturellt att motsvara varandra i framtiden.

Den föreslagna sjölagen är strukturellt omarbetad och en ny kapitelindelning och paragrafering enligt modern lagstiftningsteknik har införts. Språkliga ändringar har gjorts i de stadgandena i den gällande sjölagen som har införts i den nya lagen.

Enligt förslaget uppdelas de nya stadgandena om befordran av gods i två kapitel så att stadgandena om transport av styckegods och

stadgandena om befraktning av fartyg finns i skilda kapitel.

Stadgandena om styckegodstransport har anpassats till den moderna linjefartens speciella förhållanden och till den nya kommersiella praxisen på transportområdet, bl.a. i fråga om bruket av transportdokument. Regelverkets systematik och terminologi bygger på Förenta Nationernas konvention om sjötransport av gods, 1978, de s.k. Hamburgreglerna. De nya reglerna om styckegodstransport föreslås bli tillämpliga på alla typer av avtal om styckegodstransport till sjöss oberoende av om konossement har utfärdats eller inte. Transportörens skadeståndsansvar föreslås bli tvingande också medan godset är i hans vård i terminalen.

I fråga om den internationella konventionsbindningen beträffande transport av styckegods föreslås att Finland i likhet med Danmark, Norge och Sverige inte ännu i detta skede ansluter sig till Hamburgreglerna utan håller fast vid konventionsbindningen till Haag-Visbyreglerna. Avsikten är att frågan om ett tillträde till Hamburgreglerna skall tas upp senare till nordisk behandling när den internationella utvecklingen ger anledning till det.

Stadgandena om befraktning av fartyg har moderniserats och kompletterats med stadganden om nya befraktningsformer. Reglerna har i huvudsak en dispositiv karaktär. Det föreslås dock att det tvingande ansvaret vid lastskada vid resebefraktning i inrikes och internordisk fart bibehålls.

Den föreslagna sjölagen avses träda i kraft samtidigt som de nya sjölagarna i Danmark, Norge och Sverige träder i kraft. Det föreslås att lagarnas ikraftträdelsetidpunkt skall bestämmas genom förordning. Som en samnordisk målsättning har uppställts att de nya sjölagarna träder i kraft den 1 juli 1994.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sida		Sida
ALLMÄN MOTIVERING	3	9 kap. Om ansvarsbegränsning	25
1. Nuläge	3	10 kap. Om ansvar för oljeskada	26
1.1. Lagstiftning och praxis vid godsbe- fordran till sjöss	3	11 kap. Om ansvar för atomskada	26
1.2. Den internationella utvecklingen och lag- stiftningen i de övriga nordiska länderna .	3	12 kap. Om begränsningsfond och be- gränsningsmål	26
1.3. 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna) Konventio- nens förhållande till Haag-Visbyreglerna och sjölagen	4	IV Avdelningen Avtal om befordran till sjöss	27
1.4. Bedömning av nuläget	6	13 kap. Om transport av styckegods	27
2. Propositionens viktigaste förslag	6	14 kap. Om befraktning av fartyg	58
2.1. Sjölagens nya struktur och vissa lagteknis- ka frågor	6	15 kap. Om befordran av passagerare och resgods	93
2.2. Stadgandena om transport av styckegods .	8	V Avdelningen Sjöolyckor	95
2.3. Stadgandena om befraktning av fartyg ..	11	16 kap. Om bärgning	96
2.4. De övriga ändringsförslagen	13	17 kap. Om haveri	96
3. Propositionens verkningar	14	18 kap. Om dagböcker, sjöförklaring samt annan undersökning av sjöolyckor och besiktning	97
3.1. I fråga om den offentliga sektorn	14	VI Avdelningen Avslutande stadganden ..	98
3.2. I fråga om sjöfartsnäringen	14	19 kap. Om preskription av fordringar .	99
4. Beredningen av propositionen	14	20 kap. Straffstadganden	99
4.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial .	14	21 kap. Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål	100
4.2. Remissutlåtanden	15	22 kap. Om verkställighet	102
5. Samband med internationella fördrag	16	23 kap. Särskilda stadganden	102
5.1. De sjörättsliga konventionerna angående befordran av styckegods till sjöss	16	24 kap. Ikraftträdelse- och övergångs- stadganden	102
5.2. 1974 års Atenkonvention om befordran av passagerare	17	1.2. Lag om upphävande av lagen om begräns- ningsfond och begränsningsmål vid sjö- rättsligt ansvar	103
5.3. Övriga internationella fördrag	18	1.3. Lag om ändring av lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg	103
6. Andra omständigheter som inverkar på propo- sitionens innehåll	18	2. Ikraftträdande	103
DETALJMOTIVERING	18	LAGFÖRSLAGEN	104
1. Lagförslagen	18	1. Sjölagen	104
1.1. Sjölagen	18	2. Lag om upphävande av lagen om begränsnings- fond och begränsningsmål vid sjörättsligt ansvar	164
I Avdelningen Fartyget	18	3. Lag om ändring av lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg	165
1 kap. Allmänna stadganden om fartyg .	18	BILAGOR	166
2 kap. Om fartygs registrering	19	1. Parallelltexter	166
3 kap. Om fartygsintekning och sjöpant- rätt	19	2. Sammanställning över stadgandena i den gäl- lande sjölagen och de motsvarande stadgande- na i förslaget till ny sjölag	168
4 kap. Om kvarstad på fartyg	21	3. 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna)	172
II Avdelningen Rederi	21		
5 kap. Om partrederi	21		
6 kap. Om fartygs befälhavare	22		
III Avdelningen Ansvar	24		
7 kap. Allmänna stadganden om ansvar .	24		
8 kap. Om skada genom fartygs samman- stötning	24		

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge

1.1. Lagstiftning och praxis vid godsbefordran till sjöss

Sjölagens stadganden om befordran av gods tillkom i sin tid som ett resultat av ett samarbete mellan Finland, Danmark, Norge och Sverige. I denna proposition används om dessa länder uttrycket de nordiska länderna.

Kapitel 4 i sjölagen (167/39), som trädde i kraft 1940, innehåller stadgandena om befordran av gods. En delrevision av kapitlet genomfördes i samråd med de övriga nordiska länderna på 1970-talet då 1968 års ändringsprotokoll till 1924 års konossementskonvention (9/85), de s.k. Haag-Visbyreglernas materiella bestämmelser inarbetades i sjölagen. För finsk del trädde denna lagstiftningen i kraft år 1975.

Stadgandena i sjölagens befraktningskapitel är uppdelade i fem avdelningar. Den första avdelningen innehåller inledande stadganden (71—75 §§) som är gemensamma för alla typer av avtal om befordran av gods med fartyg. De övriga innehåller regler om resebefraktning (76—136 §§), om tidsbefraktning (137—150 §§) och om konossement (151—167 §§). Den avslutande avdelningen innehåller bestämmelser om i vilken utsträckning stadgandena i kapitlet är tvingande och stadganden om tillämplig lag (168—168b §§).

Avdelning II om resebefraktning innehåller huvudsakligen regler om hel- och delbefraktning av fartyg men i vissa stadganden har särskilda regler för styckegods tagits. De centrala reglerna om bortfraktarens lastskadeansvar är innehållsmässigt desamma för resebefraktning och styckegodsbefraktning. Genom reglerna i avdelning V om kapitlets tillämpning, som tillkom vid 1975 års revision, utformas dock ansvaret olika för dessa olika former av befordran av gods. Ansvarsreglerna är tvingande vid styckegodsbefraktning under konossement. I certepartifart, dvs. vid hel- och delbefraktning av fartyg, föreligger i princip avtalsfrihet. Undantag görs dock vid befordran inom eller mellan de nordiska länderna. Enligt huvudregeln får bortfraktarens ansvar vid styckegodsbefraktning under konossement och internordisk certepartifart inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, befraktare eller mottagare. Då finsk rätt blir tillämplig är

bortfraktarens ansvar enligt den gällande regleringen reellt sett tvingande i följande fall: 1) vid all befordran i inrikesfart eller i fart mellan de nordiska länderna, 2) vid befordran under konossement från eller till ett nordiskt land, 3) vid annan befordran där konossement har utfärdats i stat, som tillträtt 1968 års ändringsprotokoll till 1924 års internationella konossementskonvention och 4) även om konossement utfärdats enligt certeparti i det fall konossementet bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaen och innehavaren av konossementet.

De gällande stadgandena i avdelning III om tidsbefraktning tillkom år 1940. Reglerna är få och så allmänna att de i praktiken närmast saknat betydelse. Standardformulär med detaljerad reglering har utarbetats inom branschen.

Avdelning IV om konossement reviderades delvis vid 1975 års sjölagsändring då man inarbetade Haag-Visbyreglerna i sjölagen.

1.2. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i de övriga nordiska länderna

Sjöfartens internationella natur har lett till att man redan från början av detta århundrade strävat efter en global harmonisering av de bestämmelser som gäller avtal om befordran av gods till sjöss och de olika parternas rättigheter och ansvar. År 1924 antogs den internationella konventionen rörande konossement, de s.k. Haagreglerna. Konventionens främsta syfte var att stärka konossementets värde som omsättningsdokument. Detta syfte förverkligas bl.a. genom att bortfraktaren förpliktas att i konossementet ange vissa grundläggande data om lasten, genom att en ram fastställs för bortfraktarens rätt att frita sig från ansvar för skador på lasten och genom att reglernas tillämpningsområde fastställs. Konossementskonventionen har haft en stor betydelse för den internationella sjöfarten genom att den har skapat gemensamma normer för området. Konventionens bestämmelser infördes i finsk lagstiftning genom en särskild lag, den s.k. konossementslagen, som antogs år 1939.

Haagreglerna medförde dock inte den åsyftade internationella enhetligheten. Framför allt

kom ansvarsbeloppen att bli olika i olika länder. Regelverket framstod också på vissa punkter som föråldrat mot bakgrunden av utvecklingen på lasthanteringsområdet. En revision av konventionen upptogs på 1950-talet och som ett resultat av detta arbete godkändes i Stockholm år 1963 ett protokoll som kallas Visbyreglerna. Protokollet antogs på en diplomatkonferens i Bryssel år 1968. Protokollet omfattar 17 artiklar, av vilka fem innehåller direkta ändringar av konossementskonventionen medan de övriga berör frågor beträffande tolkning, ratificering o.dyl. Genom de materiella ändringarna förstärktes bl.a. konossementets bevisverkan, ansvarsgränserna höjdes och särbestämmelser om enhetslastat gods infördes. Visbyreglernas materiella bestämmelser inarbetades i de nordiska sjölagarna på 1970-talet.

För att förenkla ansvarssystemet beslöt de nordiska länderna att säga upp konossementskonventionen i dess ursprungliga form. Detta skedde med verkan från och med den 1 mars 1985. Finland som tidigare inte hade ratificerat Visbyreglerna gjorde nu detta med verkan från samma datum. Finland ratificerade samtidigt 1979 års ändringsprotokoll (FördrS 10/85) genom vilket beräkningsenheten ändrades från Poincaré-franc till särskild dragningsrätt, som definieras av den Internationella Valutafonden. Den internationella konventionsbindningen som idag gäller för de nordiska ländernas del är Haag-Visbyreglerna, dvs. 1924 års konossementskonvention i dess ändrade lydelse genom 1968 års protokoll.

Ansvarsfördelningen i Haagreglerna och senare Haag-Visbyreglerna uppfattades i synnerhet bland utvecklingsländerna som obalanserad mellan redar- och lastägarintressena. Man upptog på initiativ av Förenta Nationernas konferens för handel och utveckling (UNCTAD) ett revisionarbete som genomfördes i olika organ inom Förenta Nationerna. Som resultat av detta arbete antogs vid en konferens i Hamburg år 1978 en ny konvention om sjötransport av gods, vilken allmänt kallas Hamburgreglerna. Finland och de övriga nordiska länderna har inte tillträtt Hamburgreglerna. Finland har dock, samtidigt med de övriga nordiska länderna, undertecknat konventionen med förbehåll för ratifikation den 18 april 1979. Konventionen trädde i kraft internationellt den 1 november 1992.

1.3. 1978 års FN-konvention om sjötransport av gods (Hamburgreglerna). Konventionens förhållande till Haag-Visbyreglerna och sjölagen

Syftet med Hamburgreglerna var att ersätta konossementskonventionen och Visbyreglerna med nya internationella bestämmelser, som skulle åstadkomma en balanserad riskfördelning mellan sjötransportörer och lastägare. Utvecklingsländerna ansåg att 1924 års konossementskonvention och även Visbyreglerna innehåller bestämmelser som ensidigt verkar till fördel för redaren och som således är till nackdel för länder som saknar egna handelsflottor och som därför huvudsakligen är hänvisade till att anlita andra länders fartyg i sin handel med utlandet. Kritik riktades särskilt 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 som inte beror på fel eller försummelse av redaren själv. Man ansåg också att andra regler inte tillräckligt beaktade lastägarnas intressen, såsom bestämmelserna om däckslast och transport av levande djur samt ansvarsperiodens längd. Man hade också behov av jurisdiktionsklausuler, som saknades i Haag-Visbyreglerna. Det ansågs att de jurisdiktionsklausuler som ingick i standardkonossement ofta ledde till att tvister skulle avgöras i något för lastägaren främmande land, med stora kostnader som följd, eller att en oförmånlig förlikning måste godtas. Ett flertal industriländer med dominerande lastägarintresse, såsom USA, Canada, Australien och Frankrike instämde i denna kritik. De stora Väst-Europeiska sjöfartsnationerna, bl.a. England och Grekland, tog där emot avstånd från denna kritik.

De nordiska länderna framhöll behovet av en grundläggande översyn av de sjötransporträttsliga reglerna för att kunna bringa dem i överensstämmelse med utvecklingen, framför allt på andra transportområden.

Hamburgreglerna behandlar väsentligen samma ämnen som Haag-Visbyreglerna men betydelsefulla skillnader föreligger i både daktionellt och sakligt hänseende. Rättstekniskt ligger Hamburgreglerna nära nyare internationella konventioner på transporträttens område, framförallt konventionen om vägtransport av gods (CMR-konventionen). Innehållsmässigt har de nya reglerna fått ett mer

vidsträckt tillämpningsområde och transportörens ansvar har utvidgats. I flera avseenden överensstämmer reglerna med dem som infördes i 4 kap. sjölagen redan i samband med att Haag-Visbyreglerna införlivades i nordisk rätt på 1970-talet. De nordiska länderna hade ett starkt inflytande på Hamburgreglernas utformning.

Hamburgreglernas geografiska tillämpningsområde är mera omfattande än Haag-Visbyreglernas. Då de sistnämnda reglerna gäller transport från en hamn i en konventionsstat skall Hamburgreglerna tillämpas även då lossningshamnen ligger i en konventionsstat.

I Hamburgreglerna har området för det tvingande bortfraktaransvaret utvidgats något. Hamburgreglerna gäller allmänt avtal om sjötransport av styckegods. Reglerna förutsätter inte att något transportdokument utfärdas, vilket innebär en utvidgning i förhållandet till Haag-Visbyreglerna, som endast är tillämpliga på transport enligt konossement. Utvidgningen stämmer väl överens med utvecklingen i den moderna linjefarten, där andra transportdokument än konossement allmänt används. Transportörens ansvar har också utvidgats tidsmässigt till att omfatta hela den period, under vilken godset befinner sig i transportörens vård i lastningshamnen under transporten eller i lossningshamnen. Därmed sker en utvidgning av Haag-Visbyreglernas ansvarsperiod som gäller från det att lastningen inleds till dess att godset lossats och som tillåter ansvarsfriskrivning för perioden före lastningens början och efter lossningens slut. Transportörens tvingande ansvar utvidgas till att även gälla skador på grund av dröjsmål med godsets utlämnande. Till denna del grundar sig Hamburgreglerna väsentligen på de nordiska sjölagarna där dröjsmålsansvaret redan har genomförts.

Hamburgreglerna gäller också som huvudregel däckslast och transport av levande djur och annat gods av ovanlig beskaffenhet. Ansvaret är dock modifierat på många sätt. Haag-Visbyreglerna innehåller inte bestämmelser om sådana transporter och den avtalsfrihet som därmed föreligger har ibland lett till en alltför vittgående ansvarsfriskrivning.

De väsentligaste skillnaderna mellan Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna gäller ansvarssystemet och dess uppbyggnad. Det allmänna presumtionsansvaret, dvs. ansvar för fel och försummelse med omvänd bevisbörda, i Haag-Visbyreglerna har i Hamburgreglerna ut-

vidgats till att gälla som generell regel vid alla skador och möjligheten att åberopa ansvarsfrihet på grund av s.k. nautiskt fel har utgått. Även den speciella ansvarsfrihetsgrunden brand har modifierats till lastägarintressenas förmån. Bevisbördan vid brand har dock som en kompromiss vid utarbetande av Hamburgreglerna lagts på den skadelidande. För att i någon mån underlätta den skadelidandes ställning har regeln kompletterats med en specialbestämmelse om förrättande av besiktning.

Genom att i fråga om transportörens ansvar ta som generell regel det allmänna presumtionsansvaret utan den omfattande rätt till ansvarsfrihet som finns i Haag-Visbyreglerna, har Hamburgreglerna kunnat förenklas avsevärt. Haag-Visbyreglernas karaktäristiska och detaljerade bestämmelser om bristande sjövärdighet har kunnat utgå. Den långa lista på olika ansvarsfrihetsgrunder, som ofta kallas "katalogen", har också blivit överflödiga.

Ansvarsgränserna i Hamburgreglerna är 25 % högre än i Visbyreglerna men förhöjningen motsvarar inte penningvärdets försämring mellan 1968 och 1978. Hamburgreglerna bygger i likhet med Haag-Visbyreglerna på ett alternativt ersättningssystem, där den skadelidande får välja det fördelaktigaste beräknings sättet. För dröjsmål har en särskild ansvarsgräns införts enligt vilken ansvarsbeloppet är 2,5 gånger frakten för det försenade godset, dock högst frakten för hela ifrågavarande försändelse.

Preskriptionstiden i Hamburgreglerna har förlängts till två år mot ett år i Haag-Visbyreglerna.

Hamburgreglerna innehåller även bestämmelser för det fall att någon annan än den avtalslutande transportören helt eller delvis utför transporten, dvs. då frågan är om omlastnings- och genomgångstransporter. Den avtalslutande transportören ansvarar för hel transporten om han inte har friskrivit sig från ansvar för ett avsnitt, som enligt uttrycklig överenskommelse skall utföras av annan namngiven transportör. Den utförande transportören ansvarar för det avsnitt han har hand om. Dessa bestämmelser har inspirerats av de nordiska sjölagarna. Några motsvarande uttryckliga bestämmelser ingår inte i Haag-Visbyreglerna.

Utförliga regler om konossement ingår i konventionen. Även dessa bestämmelser har

påverkats av de nordiska sjölagarna. Bestämmelser om fraktbrev har också införts.

Konventionen innehåller även bestämmelser om jurisdiktion och skiljeförfarande, som inte har reglerats i Haag-Visbyreglerna.

Hamburgreglerna medför i jämförelse med Haag-Visbyreglerna på många punkter ändringar i ansvarsförhållandena, eller riskfördelningen mellan lastägaren och transportören. I jämförelse med gällande nordiska sjölagar är skillnaderna däremot betydligt mindre. Detta beror på att de nordiska länderna redan vid införandet av Haag-Visbyreglerna på 1970-talet också beaktade de första utkasterna till Hamburgreglerna, som förelåg vid denna tidpunkt. En hel del av de lösningar som intogs i sjölagen blev också sedermera godtagna i Hamburgreglerna. De väsentliga skillnaderna som nu föreligger gäller området för det tvingande ansvaret, upphävande av ansvarsfrihetsgrunden för nautiskt fel och brand, ansvarsgränserna, preskriptionstiden och reglerna om jurisdiktion och skiljeförfarande.

1.4. Bedömning av nuläget

Utvecklingen i nordisk och internationell sjöfart under den senare delen av 1900-talet har medfört betydande förändringar i den sjöfartsstruktur som i tiden har legat till grund för utformningen av sjölagens 4 kap. om godsbefordran och för de internationella konventionsregler som är inkorporerade i vissa delar av kapitlets bestämmelser. Särskilt skillnaden mellan styckegodstransport och befraktning av fartyg, har blivit väsentligt mer markant än tidigare.

På linjefartens område har framför allt nya lasthanteringsmetoder tagits i bruk. Enhetslastning av gods är ett dominerade drag vid modern linjefart. Större fartyg används, linjenätet har omstrukturerats och transportnätet för kombinerade land- och sjötransporter har utvidgats. Allt detta har gett linjefarten en helt ny karaktär där regelbundenhet, snabbhet och transporttjänsternas kvalitet utgör viktiga element. De nya systemtransporterna präglar också den nuvarande situationen. Dessutom har nya transportdokument tagits i bruk bl.a. därför att konossementet, som är ett godsrepresentativt och negotiabelt dokument inte längre uppfyller de krav som ställs på dokument vid moderna transportsystem. Som en följd av

detta har den praktiska betydelsen av den internationella regleringen av det tvingande bortfraktansvaret, som är knutet till bruket av konossement, minskat betydligt. Dessa förhållanden har blivit uppmärksammade vid utarbetande av Hamburgreglerna, som beskrivits ovan i punkten 1.3.

När det gäller befraktning av fartyg har det också skett åtskilliga förändringar, särskilt i avtalspraxis. Vanlig resebefraktning är minst berörd av utvecklingen, men när det exempelvis gäller reglerna om lastnings- och lossningstid och annat uppehåll i hamnen skiljer sig sjölagens stadganden i många avseenden från det som tillämpas i den internationella sjöfarten idag.

På tidsbefraktningens område har en betydande utveckling ägt rum under senare år och denna kontraktsform har fått en allt större ekonomisk betydelse. Många rederier arbetar idag med inhyrt tonnage som s.k. operatörer. En stor del av befraktningförhållandena utgörs av kontrakt där såväl bortfraktaren som befraktaren är rederier. Mot bakgrunden av tidsbefraktningens volym idag ter sig sjölagens regler för denna befraktningsform som föråldrade och alltför fragmentariska.

Även nya kontraktsformer har utvecklats sedan sjölagens tillkomst. Detta gäller i synnerhet kvantumkontrakt, dvs. befordran av viss mängd gods fördelat på flera resor under en given tidsrymd. Utmärkande för kvantumkontrakt är deras karaktär av ramavtal. Också andra kontraktstyper har fått större betydelse i praktiken, exempelvis befraktning på konsekutiv resebasis. Också på dessa områden föreligger ett behov av lagregler.

Mot bakgrund av den ovan beskrivna utvecklingen framgår klart att det finns behov av att genomföra en grundläggande revision av sjölagens bestämmelser om godsbefordran och införa i både rättspolitisk och rättsteknisk mening moderna och ändamålsenliga regler.

2. Propositionens viktigaste förslag

2.1. Sjölagens nya struktur och vissa lagtekniska frågor

Det föreslås på basis av en nordisk överenskommelse, att sjölagen omstruktureras. Detta möjliggör att 1) det nya regelverket om befordran av gods kan införas i lagen på ett i

lagtekniskt avseende ändamålsenligt sätt, 2) de nordiska sjölagarna bringas strukturellt i överensstämmelse med varandra och 3) framtida lagändringar blir lagtekniskt lätta att genomföra.

Förslaget till nya stadganden om transport av styckegods och befraktning av fartyg innehåller ca 30 paragrafer mer än det gällande regelverket i 4 kap. sjölagen. Med hänsyn till stadgandenas sakinnehåll och kommande tillämpning har det ansetts ändamålsenligt att dela upp det nya regelverket i två skilda kapitler. Vid de nordiska förhandlingarna har man grundligt diskuterat frågan om hur det nya regelverket skall införas i de nordiska sjölagarna. Frågan har också dryftats i relation till sjölagarnas nuvarande uppbyggnad, som på vissa punkter idag är otillfredsställande.

Sjölagarna i Danmark, Norge och Sverige har sedan 1890-talet i huvudsak följt samma systematik och haft en löpande paragrafering. Den finska sjölagen, som trädde i kraft den 1 januari 1940, motsvarar till sitt sakinnehåll i huvudsak de övriga nordiska ländernas sjölagar, men lagen har delvis en annan uppbyggnad. Genom åren har sjölagarna varit föremål för många ändringar utan att själva strukturen har ändrats. Detta har lett till att systematiken i de gällande sjölagarna är bristfällig och att lagarna även i vissa avseenden är svåröverskådliga.

Under det nordiska beredningsarbetet kom sjölagskommittéerna fram till att den mest ändamålsenliga lösningen på frågan om inplaceringen av det nya regelverket, som till sin omfattning utgör ca en tredjedel av sjölagen, är att strukturera om sjölagen i samband med revisionen. Genom en omstrukturering kan man utan svåröverkomliga lagtekniska komplikationer införa det nya regelverket i sjölagen och samtidigt skapa en gemensam struktur för de nordiska sjölagarna. Omstruktureringen underlättar också genomförandet av framtida revideringar av sjölagen som följer av den nationella och internationella utvecklingen på området. Utgångspunkten har varit att sjölagarna görs så lika som möjligt till struktur och innehåll. Stadganden som inte har någon motsvarighet i de övriga nordiska sjölagarna samlas i respektive lags avslutande kapitel. Vid beredningsarbetet lades stor vikt vid den nordiska rättsheten på området och man enades om ett förslag till ny gemensam kapitelindelning och systematik för de nordiska sjölagarna.

Följande kapitelindelning, som föreslås för den nya finska sjölagen, grundar sig på det nordiska förslaget:

I Avdelningen	Fartyg
1 kap.	Om fartyg
2 kap.	Om fartygs registrering
3 kap.	Om fartygsinteckning och sjöpanträtt
4 kap.	Om kvarstad på fartyg
II Avdelningen	Rederi
5 kap.	Om partrederi
6 kap.	Om fartygs befälhavare
III Avdelningen	Ansvar
7 kap.	Allmänna stadganden om ansvar
8 kap.	Om skada genom fartygs sammanstötning
9 kap.	Om ansvarsbegränsning
10 kap.	Om ansvar för oljeskada
11 kap.	Om ansvar för atomskada
12 kap.	Om begränsningsfond och begränsningsmål
IV Avdelningen	Avtal om befordran till sjöss
13 kap.	Om transport av styckegods
14 kap.	Om befraktning av fartyg
15 kap.	Om befordran av passagerare och resgods
V Avdelningen	Sjöolyckor
16 kap.	Om bärgning
17 kap.	Om haveri
18 kap.	Om dagböcker, sjöförklaring, annan undersökning av sjöolyckor samt besiktning
VI Avdelningen	Avslutande bestämmelser
19 kap.	Om preskription av fordran
20 kap.	Straffstadganden
21 kap.	Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål
22 kap.	Om verkställighet
23 kap.	Särskilda stadganden

I sitt arbete utgick kommittéerna från att sjölagarna förutom den gemensamma strukturen också skulle följa en löpande paragrafering. Förslaget berodde på den danska lagstiftningstraditionen, som enbart godkänner en löpande paragrafering för en dylik lagstiftning. Man utarbetade ett gemensamt förslag till ett system med modifierad löpande paragrafering, som innebär att man i paragraferingen lämnar vissa

paragrafer oanvända. Detta gjordes i syfte att å ena sidan uppnå en gemensam paragrafering så långt som möjligt och att å andra sidan lämna utrymme för framtida revideringar av lagen.

Vid förhandlingar, som senare har förts på ministerienivå angående frågan om paragraferingen, har det bl a. framgått att den av kommittéerna föreslagna modifierade löpande paragraferingen inte går att anpassa till svensk lagstiftningstradition. I Sverige föreslås därför en paragrafering där varje kapitel börjar från nummer 1. Också i Finland stöter man på motsvarande problem i fråga om anpassandet av kommittéernas förslag till finsk lagstiftningstradition. Det är därför ändamålsenligt att man också för finsk del följer samma lösning som i Sverige. Lösningen överensstämmer också med den lagstiftningsteknik som har tillämpats bl.a. i den finska nya bolagsrättsliga lagstiftningen samt i skadeståndslagen och vattenlagen. I Danmark, som är bunden av en lagstiftningstradition med löpande paragrafering, kommer man att hålla fast vid kommittéernas förslag med en något modifierad löpande paragrafering. I Norge har man också haft för avsikt att följa kommittéernas förslag.

Vid omstruktureringen av sjölagen har de stadganden som inte föreslås att ändras i substans omarbetats språkligt i viss utsträckning. I detaljmotiveringen har ändringarna som har gjorts i stadgandena jämfört med gällande lag beskrivits i allmänna drag i början av varje kapitel.

2.2. Stadgandena om transport av stycke gods

De klart etablerade skillnaderna mellan stycke gods befordran och hel- och delbefraktning av fartyg, har varit avgörande för uppbyggnaden av den nya lagreglering. Enligt förslaget uppdelas sjölagens stadganden om befordran av gods i två kapitel, det ena omfattar stadgandena om stycke godstransport och det andra omfattar stadgandena om befraktning av fartyg.

Stadganden om stycke godstransport har anpassats till den moderna linjefartens speciella förhållanden och till den nya kommersiella praxisen på transportområdet. Förslagets systematik och terminologi bygger på Hamburgreglerna, som i stor utsträckning är förenliga med nordisk rättsuppfattning. Såsom redan tidigare har nämnts påverkade de nordiska länderna,

bl.a. genom de lösningar som redan i mitten av 1970-talet infördes i de nordiska sjölagarna på ett betydande sätt utformandet av Hamburgreglerna. Exempelvis kan nämnas beskrivningen av ansvarsperiodens omfattning i artikel 4 i konventionen, som i hög grad anses avspegla nordiska erfarenheter från containertrafikens och systemtransporternas pionjärår. Ett annat exempel är Hamburgreglernas bestämmelser om omlastnings- och genomgångstransporter, som fick en motsvarande nordisk reglering redan vid sjölagsändringen på 1970-talet.

Trots att Hamburgreglernas systematik och terminologi tagits som utgångspunkt vid utformandet av det nya regelverket, har det dock gjorts på ett sådant sätt att reglerna fortfarande är förenliga med Haag-Visbyreglerna. Det föreslås nämligen att Finland i linje med de nordiska länderna fortfarande fasthåller konventionsbindningen till Haag-Visbyreglerna. En närmare redogörelse för detta ingår i punkten 5.1.

Tillämpningsområdet

I förhållande till gällande stadganden i sjölagen skall de nya reglerna om stycke godstransport tillämpas på alla typer av avtal om transport av stycke gods till sjöss oberoende av om konossement utfärdas eller inte. Förslaget överensstämmer med utvecklingen på transportområdet, vilken redogjorts för i punkten 1.4. Haag-Visbyreglerna avser endast gods som transporteras enligt konossement. Vid den nordiska beredningen av de nya stadgandena ansågs dock att konventionen inte hindrar en konventionsstat från att utvidga dess tillämpningsområde. Stadgandena om stycke godstransport är däremot inte tillämpliga vid certepartifart, dvs. hel- eller delbefraktning av fartyg, förutom i det fall då ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti och konossementet bestämmer förhållandet mellan transportören och innehavaren av konossementet.

I förslaget bestäms det geografiska tillämpningsområdet för stadgandena om transport av stycke gods. Till åtskillnad från den gällande regleringen föreslås nu som en gemensam nordisk lösning huvudregeln att domstolslandets lag skall bli tillämplig (*lex fori*) på stycke godstransport. Finsk rätt skall således i utgångspunkt tillämpas av finska domstolar.

Enligt förslaget skall vid fart mellan de

nordiska länderna finsk rätt tillämpas även om transporten sker t.ex. mellan Danmark och Norge. Undantag görs för inrikes transporter på vilka lagen i den stat där transporten utförs skall tillämpas. Undantaget öppnar möjligheten för att man kan införa ett enhetligt ansvarssystem för alla eller vissa inrikes transporter.

I förslaget anges ytterligare vid vilken annan fart den finska sjölagen skall tillämpas. Allmänna internationellt privaträttsliga regler skall i huvudsak vika för tillämpningen av finsk lag när de förutsättningar som anges i förslaget är uppfyllda.

Stadgandena skall tillämpas om den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat eller om transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat. Reglerna blir också tillämpliga i det fall då det bestäms i transportdokumentet att konventionen eller lag som grundas på konventionen skall gälla.

Reglerna tillämpas vidare på konossement om den avtalade lossningshamnen ligger i någon av de nordiska länderna. Reglerna blir också tillämpliga i det fall att flera lossningshamnar anges i avtalet och en av dessa är den faktiska lossningshamnen och denna ligger i något av de nordiska länderna. Om lossningshamnen däremot ligger i någon annan konventionsstat skall den tillämpliga lagen avgöras på grundval av internationella privaträttsliga regler.

Om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i något av de nordiska länderna, lämnar förslaget en viss frihet för parterna att avtala om den lag som skall tillämpas på transporten.

Transportörens skadeståndsansvar

Transportörens skadeståndsansvar skall enligt förslaget vara tvingande för hela den tid under vilken godset är i hans vård i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen. Detta innebär en utvidgning av transportörens tvingande ansvar till att omfatta också terminalperioden när han har godset i sin vård, medan gällande rätt tillåter friskrivningar före lastningens början och efter lossningens slut. Vid moderna styckegodstransporter sker mottagande och avlämnandet av godset alltmer i terminal belägen i anslutning till det transpor-

terande fartyget. Avtalsparterna låter ofta godsansvaret omfatta även terminalperioden. I nordisk rättspraxis har man också varit oberoende att tolka friskrivningar rörande ansvarsperioden snävt. Rättsutvecklingen i kombination med nya transportsystem talar för att transportörens ansvar utvidgas till att gälla under hela den tid under vilken han har godset i sin vård. Därmed uppnås också större enhetlighet med andra transportformer. Förslaget följer till sin uppbyggnad Hamburgreglerna. Det är dock också förenligt med Haag-Visbyreglerna trots att denna konvention tidsmässigt enbart reglerar transportörens ansvar från och med lastning till och med lossning av godset. Annan tid varunder godset är i transportörens vård står således öppen för konventionsstaternas nationella reglering.

Ansvarsgrunden

Sjölagens stadganden om ansvarsgrunden har i förslaget genomgått en redaktionell omarbetning. Den allmänna presumptionsregeln enligt gällande sjölag bibehålls, dvs. transportören är ansvarig för skada på godset som beror på fel eller försummelse på hans sida. Enligt förslaget gäller detta även i utgångspunkt vid transport av levande djur och vid transport på däck. Mot bakgrunden av den allmänna presumptionsregeln föreslås att den s.k. katalogen som är baserad på artikel 4(2) i Haag-Visbyreglerna utgår. I rättsordningar med fri bevisprövning saknar denna katalog en självständig betydelse vid sidan av huvudregeln. Den särskilda regleringen beträffande ansvar på grund av s.k. nautiskt fel och brand, som grundar sig på Haag-Visbyreglerna, bibehålls.

Ansvarsgränserna för transportörens ansvar

Beloppen som berör ansvarsgränserna för transportörens ansvar har enbart justerats till närmaste heltal. Ansvarsgränsen gäller såväl sakskada som dröjsmål med utlämnandet av godset.

Ansvarsfriskrivning vid anlitande av undertransportör

Reglerna om rätten för transportören att

förbehålla sig frihet från ansvarighet vid anlitan- de av undertransportör föreslås bli något mera restriktiva än i gällande sjölag. Syftet med regleringen är en önskan att effektivt förhindra ett kringgående av det tvingande transportansvaret. Transportören får göra förbehåll om ansvarsfrihet endast om avtalsparterna uttryckligen har kommit överens om att transporten eller en del av den skall utföras av en undertransportör och uttryckligen i avtalet namngivit denna undertransportör. En ytterligare förutsättning är att transportkunden inte försätts i en försämrad processuell ställning vid inträffad godsskada. Förslaget grundar sig på Hamburgreglerna. Dessa influerades starkt av den nordiska lagstiftningen, i vilken man redan på 1970-talet införde särskilda bestämmelser beträffande ansvaret då någon annan är bortfaktaren utför transporten.

Konossement

Enligt förslaget är tillämpligheten av de föreslagna stadgandena om transport av styckegods inte beroende av att konossement eller någon annan liknande handling utfärdas. Detta motiveras främst med konossementets minskade betydelse vid sidan av andra transportdokument. Det föreligger dock fortfarande ett behov av konossement som ett internationellt dokument. De föreslagna reglerna om konossementets innehåll och rättsverkan bygger på Hamburgreglerna, men har dessutom kompletterats med regler grundade på nationell rätt. Förslaget innebär i sak en anpassning av sjölagens stadganden om konossement till Hamburgreglerna. Det föreslås också att uttryckliga regler om befälhavarkonossement införas.

Lösning av tvister

Förslaget innehåller nya stadganden om jurisdiktions- och skiljeklausuler. Vid styckegodstransporter som berör de nordiska länderna föreslås att förhandsavtal om tvisters handläggning är ogiltiga om de begränsar en kärandes möjligheter att få tvisten prövad på ort med en naturlig anknytning till transportavtalet. Stadgandena begränsar däremot inte parternas rätt att ingå avtal efter det att en tvist har uppkommit. Det föreslås vidare att sjölagens

stadganden om laga domstol i mål rörande avtal om styckegodstransport kompletteras med exklusiva forumregler.

Gällande sjölag innehåller inte några särskilda stadganden om domstolars internationella behörighet. I lagen finns inte heller stadganden om jurisdiktionsklausuler, dvs. om rätt för parterna att träffa avtal om behörig domstol för tvister om befördran av gods, vilket däremot är fallet beträffande avtal om befördran av passagerare och resgods. Detta beror främst på att Haag-Visbyreglerna inte innehåller några bestämmelser om jurisdiktionsklausuler eller domstolarnas behörighet.

I nordisk rättspraxis har jurisdiktionsklausuler i styckegodsfart i utgångspunkt getts rättsverkan om inte särskilda skäl har förelegat för att åsidosätta dylika klausuler. Giltigheten av jurisdiktionsklausuler i transportavtalen bedöms i första hand utgående från allmänna avtalsrättsliga och processrättsliga regler.

I de nordiska ländernas sjölagar ingår vissa lagstadganden, vilkas syfte är att säkerställa att den nordiska lagstiftningen som är baserad på Haag-Visbyreglerna får tvingande verkan vid transport till eller från ett nordiskt land. I praxis har det dock visat sig att jurisdiktionsklausuler har kunnat utnyttjas så att denna målsättning inte har uppnåtts med den påföljden att lastägarrens rättsställning har försämrats.

Utgångspunkten i förslaget är att det finns ett behov av att begränsa avtalsfriheten i det aktuella avseendet. Syftet är att supplerera lagförslagets regler om transportörens tvingande ansvar med stadganden om jurisdiktion, som kan säkerställa lastägarrens rätt att efter eget val väcka talan i sådana stater till vilka transporten har en naturlig anknytning. Behovet av att reglera användningen av jurisdiktionsklausuler föranleds således av risken för att den tvingande regleringen i sjölagen skulle bli åsidosatt genom dylika klausuler vid nordisk import eller export. En jurisdiktionsklausul kan nämligen hänvisa en part till en domstol som är så belägen att kostnaderna för att väcka talan och driva saken blir alltför stora eller att saken på andra grunder i praktiken överhuvudtaget inte kan drivas. Dylika jurisdiktionsklausuler kan i realiteten ha samma verkan som en ansvarsfriskrivning. Från nordisk rättspraxis finns det exempel på sådana situationer särskilt vid undertransporter.

Det finns också ett behov av att inta motsvarande begränsningar angående giltigheten av skiljeklausuler. I annat fall kunde reglerna om giltigheten av jurisdiktionsklausuler kringgås genom användning av skiljeklausuler.

Förslaget bygger på Hamburgreglernas bestämmelser om jurisdiktion, skiljeförfarande och ogiltighet av avtalsbestämmelser som strider mot konventionen. Det föreslås dock att man inte skall gå lika långt i regleringen av jurisdiktions- och skiljeklausuler som i Hamburgreglerna.

För det första skall den tvingande regleringen enligt förslaget enbart gälla då transporten har en anknytning till ett nordiskt land, dvs. frågan är om inrikes fart, internordisk fart eller fart till eller från ett nordiskt land. För det fall att sjölagen skulle bli tillämplig på transport av styckegods i fart som inte går till eller från de nordiska länderna, dvs. för cross trade, finns det inte anledning att kräva strängare regler för tvistlösning än vad som gäller ifall lagen i någon annan stat skulle bli tillämplig. Det finns nämligen skäl att anta att sjölagen eller motsvarande lagstiftning i de övriga nordiska länderna närmast skulle bli tillämplig på nordiska fartyg i sådan utomordisk fart och att de nordiska rederierna därigenom skulle få mera begränsade möjligheter att reglera den behöriga domstolen än vad konkurrenterna skulle ha.

Den andra begränsningen föranleds av att Finland har ratificerat den i Lugano den 16 september 1988 undertecknade konventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område (FördrS 44/93), den s.k. Luganokonventionen, som för finskt vidkommande har trätt i kraft den 1 juli 1993. Enligt Luganokonventionen kan parterna träffa avtal om att en domstol eller domstolarna i en konventionsstat skall vara behörig att avgöra en redan uppkommen tvist eller framtida tvister i anledning av ett bestämt rättsförhållande (artikel 17). Luganokonventionen skall inte inverka på andra konventioner som konventionsstaterna har tillträtt eller kommer att tillträda och som på särskilda områden reglerar domstolarnas behörighet (artikel 57). Luganokonventionen begränsar således möjligheterna att inskränka användningen av jurisdiktionsklausuler genom nationell lagstiftning som inte grundar sig på en konvention som är bindande för den ifrågavarande staten.

En avvikelse från Luganokonventionens reglering kan ske om Finland ratificerar Hamburgreglerna. Däremot torde det inte, vid en fortsatt konventionsbindning till Haag-Visbyreglerna, vara möjligt att inskränka avtalsfriheten i fråga om jurisdiktionsklausuler genom nationell lagstiftning i sådana fall, där åtminstone en av parterna har hemvist i en stat som är bunden av Luganokonventionen. En jurisdiktionsklausul enligt Luganokonventionens artikel 17 kan dock inte tolkas så att den skulle få den verkan att transportörens ansvar enligt Haag-Visbyreglerna skulle bortfalla eller reduceras.

Eftersom förslaget i fråga om jurisdiktionsklausulerna inte bygger på en konventionsreglering får de föreslagna stadgandena om jurisdiktionsklausuler en begränsad verkan. Förslaget kommer, beroende på vilka stater som ratificerar Luganokonventionen, i praktiken närmast att gälla fall, där vardera parten har hemvist i stater som inte är bundna av Luganokonventionen.

Från den finska rederinäringens sida har under beredningen av lagförslaget framförts att det inte finns skäl att reglera frågan om jurisdiktionsklausuler i synnerhet med beaktande av de omfattande begränsningar Luganokonventionen medför. Det har framförts att den nuvarande reglering borde bibehållas i kombination med de regler som följer av Luganokonventionen för de fall den skall tillämpas.

För att upprätthålla den nordiska rättsenheten föreslås än stadganden om jurisdiktionsklausuler införs också i den finska sjölagen.

I lagförslaget ingår ett nytt stadgande om finsk domstols behörighet att handlägga tvister med anledning av ett avtal om transport av styckegods. Det föreslås att stadgandet tas in i sjölagens 21 kap. om rättegång i sjörättsmål. Syftet med stadgandena är främst säkerställa jurisdiktion i fråga om den tvingande ansvarsregleringen i styckegodskapitlet genom att en kårande vid tvist tillförsäkras möjlighet att väcka talan vid domstolen för en ort med rimlig anknytning till den transport det är frågan om.

2.3. Stadgandena om befraktning av fartyg

Kapitlet om befraktning av fartyg innehåller stadganden för alla former av befraktning av

fartyg, förutom fartygslega (bare boat -befraktning). Stadgandena om befraktning blir enligt förslaget tillämpliga oberoende av om föremålet med avtalet är att transportera gods för befraktarens räkning eller att ge befraktaren kommersiell rådighet över fartyget, som han kan utnyttja för vidarebortfraktning. Det saknar i allmänhet betydelse huruvida avtalet bekräftas skriftligen genom att ett certeparti eller en s.k. fixture note utställs. I fall att konossement utfärdas för gods som skall transporteras med fartyget, grundar dock konossementet i förhållandet mellan utfärdaren och tredje man ett särskilt rättsförhållande som i huvudsak följer stadgandena om transport av stycke gods.

Det föreslås att stadgandena om befraktning av fartyg moderniseras och kompletteras med stadganden för nya befraktningsformer. De nya reglerna har anpassats till den utveckling som skett. Reglerna har en dispositiv karaktär, förutom vid internordisk resebefraktning. Syftet med de rättsreglerna är att ge rättspolitiskt godtagbara normallösningar samtidigt som regelverket kan fungera som bakgrunds rätt på nyutvecklade områden. De föreslagna stadgandena är förankrade i dagens certepartipraxis och standardformulär och upptar grundläggande regler om förhållandet mellan bortfraktare och befraktare. Genom en utbyggd bakgrunds rätt ger man också avtalsparterna en ökad möjlighet att få en tvist avgjord i något nordiskt land. De flesta certepartierna anger idag London eller New York som orten för ett skiljeförfarande, vilket med tiden har blivit alltmera kostsamt och tidsödande för parterna.

Reglerna om resebefraktning begränsas terminologiskt och systematiskt till sitt eget område. Det föreslås att det tvingande ansvaret för resebortfraktaren vid resebefraktning i inrikes fart och i internordisk fart bibehålls. Motsvarande regler om tidsbefraktning är i princip dispositiva oberoende av fartområde.

Under det förberedande nordiska arbetet framhölls från finsk och svensk sida att det inte längre finns behov för att bibehålla det tvingande ansvaret för lastskada vid resebefraktning i nordisk fart. Från den finska rederinäringens sida framhöll man bl a. att parterna i avtalsförhållandet numera kan anses likvärdiga och något behov av att skydda en svagare avtalspart mot en starkare inte längre finns. Från dansk sida ansågs däremot att det inte förelåg någon grund att upphäva de gällande tvingan-

de ansvarsreglerna. Från norsk sida hänvisades till bakgrunden för dessa ansvarsregler och man uttryckte en stark önskan om att fortfarande hålla kvar denna ansvarsreglering, isynnerhet med beaktande av den norska kustfarten och den omfattande norska importen och exporten, som befordras med fartyg över korta sträckor. För att uppnå en nordisk rättsenhet i detta avseende enades man om att bibehålla det tvingande ansvaret vid inrikes och internordisk fart.

Förslaget innehåller nya regler om lastnings- och lossningstid i överensstämmelse med praxis på området. Stadganden har anpassats till engelsk rätt, som är mönsterbildande på området. Nya regler om s.k. konsekutiva resor ingår i resebefraktningsreglerna. Med konsekutiva resor avses flera resor efter varandra med ett bestämt fartyg. Resorna utförs vanligtvis under en längre tidsperiod, vilket kan föranleda juridiska problem om en störning sker med avseende på en enstaka resa.

Ett samlat nytt dispositivt regelverk rörande s.k. kvantumkontrakt föreslås införas i kapitlet om befraktning av fartyg. Avtalstypen kvantumkontrakt (skeppningskontrakt, volymkontrakt) inriktar sig på befordran av en bestämd mängd gods under en viss tidsrymd, exempelvis en årsproduktion pappersmassa eller bilar. Kontraktstypen förekommer inom både trampfart och linjefart. Utmärkande för kvantumkontrakten är deras karaktär av ramavtal för det som senare utkristalliseras i individuella transporter.

Det som skiljer kvantumkontrakt från andra befraktningsformer är att bortfraktarens förpliktelse är fastställd som befordran av en bestämd mängd gods fördelad på flera resor inom en angiven tidsrymd utan att förpliktelsen är knuten till ett bestämt fartyg. Vanligen är kvantumkontrakten likväl utformade så att bortfraktarens förpliktelse angående en särskild resa blir knuten till ett bestämt fartyg från en närmare angiven tidpunkt, t.ex. från den tidpunkt befraktaren underrättas om vilket fartyg som skall utföra resan, från den tidpunkt fartyget är lastningsklart eller från den tidpunkt lastningen påbörjas. Den enskilda resan är i allmänhet underkastad stadgandena om resebefraktning. Det förekommer också fall där bortfraktaren skall befordra en bestämd mängd fram till lossningshamnen utan att hans förpliktelse enligt avtalet vid någon tidpunkt knyts till ett bestämt fartyg.

På grund av kvantumkontraktens ökade användning har man vid de nordiska överläggningarna, isynnerhet från dansk och norsk sida, ansett att det finns ett behov av ett dispositivt regelverk för kvantumkontrakt i sjölagen i enlighet med de huvudlinjer som har utformats i avtalspraxis. Fastän ett kvantumkontrakt förutsätter att parterna noggrant formulerar avtalet så att det passar för den individuella situationen har det ansetts ändamålsenligt att ha lagregler, som kan användas vid beredning av standardkontrakt eller individuella kontrakt.

Stadgandena om tidsbefraktning har genomarbetats systematiskt och de föreslagna regelverket är mera detaljerat än i gällande sjölag. Reglerna har anpassats till rådande internationella certepartipraxis och till den allt vanligare företeelsen att sjötransportföretagen arbetar med inhyrt tonnage som s.k. operatörer. Reglerna har uppdelats efter en tidsaxel med en funktions- och ansvarsfördelning mellan parterna för varje tidsskede av ett tidsbefraktningsavtal. Förslaget innehåller också klagörande ansvarsregler för de situationer då tidsbefraktaren uppträder som operatör gentemot andra lastägare. Reglerna är i utgångspunkt dispositiva. Undantag görs endast i det fall att en annan lastmottagare än tidsbefraktaren innehar konossement.

2.4. De övriga ändringsförslagen

Begränsningsbeloppen vid passagerarbefordran

Stadgandena om befordran av passagerare och deras resgods ingår i 4 a kap. gällande sjölag, som reviderades år 1984. Revisionen baserade sig på nordiskt samarbete.

Sjölagens kapitel om passagerarbefordran överensstämmer i huvudsak med bestämmelserna i 1974 års Atenkonvention om befordran av passagerare och deras resgods, förutom när det gäller begränsningsbeloppen, som i sjölagen är ungefär dubbelt högre än Atenkonventionens belopp. Motsvarande lagstiftning gäller i Danmark, Norge och Sverige. Finland och de övriga nordiska länderna har inte ratificerat Atenkonventionen i huvudsak på grund av de låga begränsningsbeloppen.

Den 29 mars 1990 godkändes på en diplomatisk konferens ett protokoll till Atenkonventionen (Atenprotokollet) i vilket begränsnings-

beloppen vid dödsfall och för personskada och skada på resgods höjdes till en nivå, som väsentligt överstiger det som gäller enligt sjölagen. Som en följd av det nya protokollet inledde Finland, Danmark, Norge och Sverige i samarbete ett utredningsarbete angående frågan om Atenkonventionen nu kan tillträdas i dess ändrade form.

Branden som inträffade på passagerarfartyget Scandinavian Star i april 1990 i trafik mellan Norge och Danmark väckte vissa principiella frågor angående ansvaret för transport av passagerare. I Norge utreds för tillfället bl.a. frågor som berör obligatorisk olycksfallsförsäkring eller obligatorisk ansvarsförsäkring.

Eftersom ovannämnda utredningar ännu kommer att ta en längre tid i anspråk har man vid de nordiska förhandlingarna i frågan enats om att såsom ett första steg införa Atenprotokollets begränsningsbelopp i de nordiska sjölagarna och efter det fortsätta med utredningsarbetet angående en ratifikation av Atenkonventionen i dess ändrade form.

Genom Atenprotokollet höjdes också beloppen för passagerarens egenrisk. Dessa höjningar föreslås inte ännu införas i sjölagen. Det avses att beloppen för egenriskandelen skall höjas i samband med det andra steget i ratifikationsprocessen.

Den föreslagna ändringen i anvarsbeloppen för bortfraktaren innebär bl.a. att maximibeloppet för ersättning vid personsador höjs från 100 000 särskilda dragningsrätter (SDR) till 175 000 SDR. En SDR motsvarade 7,74 mark den 24 februari 1994.

I Norge har en lagändring genom vilken man godkänt de nya begränsningsbeloppen antagits den 11 juni 1993. Det är meningen att ändringen skall träda i kraft samtidigt med de motsvarande ändringarna i de övriga nordiska länderna.

Huvuddelen av passagerartrafiken från och till Finland utgörs av trafik med nordisk anknytning.

Trots förslaget om en höjning av bortfraktarens ansvar för passagerare och deras resgods kan ansvarsregleringen ännu inte anses vara tillfredsställande. Detta beror på 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (FördrS 82/86), den s.k. globalbegränsningskonventionen, som har inarbetats i 2 kap. i den gällande sjölagen. Bestämmelserna om en allmän begränsningsrätt av redarens ansvar tillämpas också i fråga om passagerar-

skador. Globalbegränsningen för redarens ansvar vid personskador är 46 666 SDR multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 25 miljoner SDR. Detta innebär att redarens globalbegränsningsrätt begränsar den fulla ersättningen som enligt 1990 års Atenprotokoll skulle utgå för personskador vid passagerartransport, redan vid ett rätt lågt antal skadade passagerare. Den internationella sjöfartsorganisationen IMO har bl.a. därför påbörjat en revision av globalbegränsningskonventionens begränsningsbelopp i syfte att lägga fram ett förslag för en diplomatkonferens, som skall hållas inom de närmaste åren.

Registrering av fartyg och EES-avtalet

Enligt 1 § 1 mom. gällande sjölag är ett fartyg finskt och berättigat att föra finsk flagg om det till mer än sex tiondedelar ägs av finsk medborgare eller finskt samfund. I paragrafens 2—4 mom. ingår vissa undantagsregler från denna huvudregel om fartygets nationalitet.

Med hänvisning till vissa avgöranden som EG-domstolen har gjort under de senaste åren är det nödvändigt att revidera 1 § 2 mom. sjölagen så att trafikministeriet enligt förutsättningar som stadgas genom förordning kan godkänna ett fartyg som finskt bl.a. då fartyget ägs av en person eller ett samfund som har hemvist inom det Europeiska samarbetsområdet.

Införande av lagstiftningen om begränsningsfond i sjölagen

Den gällande sjölagen med löpande paragrafering har begränsat på ett oändamålsenligt sätt införande av nya stadganden i sjölagen. Bl.a. stadgandena i lagen om begränsningsfond och begränsningsmål vid sjörättsligt ansvar (296/84) kunde inte införas i sjölagen av lagtekniska skäl. Eftersom förslaget till ny omstrukturerad sjölag möjliggör införandet av sådana helheter som naturligt hör till sjölagen, föreslås att den ovannämnda lagens sakinhåll införs i sjölagen. Därmed skulle sjölagen också stämma överens med de övriga nordiska ländernas sjölagar.

3. Propositionens verkningar

3.1. I fråga om den offentliga sektorn

Förslaget till en ny reglering av befordran av gods till sjöss och höjningen av ansvarsgränserna för bortfraktarens ansvar vid passagerarbefordran medför inte ekonomiska eller organisatoriska verkningar för den offentliga sektorn.

Ändringen av 1 § sjölagen som en följd av EES-avtalet kan medföra en ökning av tillståndsansökningar till trafikministeriet. Uppgifterna kan skötas inom ramen för den nuvarande organisationen.

3.2. I fråga om sjöfartsnäringen

Stadgandena om befordran av gods berör främst rederinäringen, lastägarintressena och försäkringssidan, som handhar redarens ansvarsförsäkring och lastägarens varuförsäkring. De föreslagna reglerna om styckegodstransport medför vissa skärpningar av transportörens ansvar. Enligt förslaget utvidgas transportörens tvingande ansvar i de nordiska länderna till att gälla även under terminalperioden medan godset är i transportörens vård. Eftersom den finska rederinäringen redan idag i huvudsak opererar med villkor, där man påtar sig ansvar också för terminalperioden, kommer den föreslagna utvidgningen i realiteten inte att medföra märkbara ekonomiska konsekvenser för rederinäringen. Den nya ansvarsregleringen kan för lastägarsidans del medföra att dess ställning i någon mån förstärks i förhållande till utländska transportörer. Detta kan åter medföra en viss ökning beträffande regresskrav på varuförsäkringens sida.

En höjning av beloppen vid passagerarbefordran innebär en ökning av bortfraktarens ansvar. Det har dock antagits att de nya ansvarsgränserna inte direkt skulle påverka premierna för redarnas ansvarsförsäkring. Premien bestäms bl.a. utgående från redarens olycksfallsstatistik.

4. Beredningen av propositionen

4.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial

Förslaget till revision av sjölagens stadgan-

den om befördan av gods till sjöss har beretts av den av statsrådet tillsatta sjöfartsdelegationen, som år 1981 tillsatte en särskild arbetsgrupp för uppdraget. Förslaget har på traditionellt sätt beretts i nordiskt samarbete. Sjölagskommittéerna i Danmark, Norge och Sverige, som ungefär vid samma tidpunkt upptog motsvarande arbetet, har berett förslag till motsvarande lagstiftning. De nordiska kommittéerna har haft gemensamma möten år 1982, 1985 och 1989. Som ett resultat av detta samarbete kan man i de nordiska länderna lägga fram förslag till nya bestämmelser om godsbefördan till sjöss, vilka till sitt sakliga innehåll i huvudsak är identiska. De nordiska sjölagsutredningarna har i samband med beredningen av lagförslaget också ingående övervägt frågan om en konventionsbindning till Haag-Visbyreglerna eller Hamburgreglerna. En närmare redogörelse för denna fråga finns i punkten 5.1. Sjöfartsdelegationens arbetsgrupp för revision av 4 kap. sjölagen har den 10 november 1993 överlätit sitt betänkande till trafikministeriet. Betänkandet skrevs på svenska eftersom man som hade uppställt som en målsättning för det nordiska arbetet att lagtexterna skall vara så identiska som möjligt.

Förslaget till höjning av begränsningsbeloppen för bortfraktarens ansvar vid passagerarbefördan baserar sig på en nordisk överenskommelse och har beretts vid trafikministeriet som tjänsteuppdrag.

4.2. Remissutlåtanden

Befördan av gods till sjöss och sjölagens nya struktur

Utlåtanden om förslaget till revision av stadgandena om befördan av gods till sjöss och om sjölagens omstrukturering har inbegärts av justitieministeriet, sjöfartsstyrelsen, konsumentverket, Helsingfors tingsrätt, Finlands Rederiförening, Ålands Redarförening, Utrikesfartens Småtonnageförening, Finlands Maskinbefälsförbund, Finlands Skeppsbefälsförbund, Finlands Sjömans-Union, Sjöförsäkringsbolagens förening, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund, Finlands Befraktarråd, Handels Centralförbund, Finlands Speditörförbund, Finlands Skeppsmäklarförbund, Finlands Stuvareförbund, Finlands Hamnförbund, Dispaschören i Finland, Åbo Akademi/

rättsvetenskapliga institutionen och Finlands sjörättsförening.

I remissutlåtandena har man allmänt förhållit sig positivt till den föreslagna lagstiftningen om godsbefördan och omstruktureringen av sjölagen. Betydelsen av den nordiska rättsenheten på sjörättens område, både i fråga om enhetliga lagstadganden och enhetlig systematik för sjölagarna, har starkt betonats med beaktande av sjöfartens internationella karaktär. Den nordiska rättsenheten är också av vikt för de finska sjörättsdomstolarna, eftersom man vid domstolsbehandlingen kan beakta avgöranden av domstolarna i de övriga nordiska länderna och även rättslitteraturen på området. En enhetlig nordisk lagstiftning på sjörättens område anses som en central målsättning man bör eftersträva trots att man på vissa punkter måste ge avkall på vissa nationella principer.

Den föreslagna lagstiftningen om befördan av gods, i synnerhet transport av stycke gods, anses nödvändig för att anpassa lagstiftningen till modern avtals- och rättspraxis. Förslaget anses också medföra klagöranden på många viktiga punkter.

Förslaget om att Finland på samma sätt som de övriga nordiska länderna fortfarande i detta skede skall bibehålla konventionsbindningen till Haag-Visbyreglerna anses motiverat. Justitieministeriet har dock dessutom framhållit, att riskfördelningen i Hamburgreglerna bättre stämmer överens med den allmänna skadeståndsrättsliga linjen, varför man i fortsättningen borde sträva efter att Hamburgreglerna helt kunde läggas till grund för stadgandena om transport av stycke gods. Konsumentverket och Finlands Befraktarråd har i sina utlåtanden gett sitt stöd åt förslaget om konventionsbindning, men samtidigt har de också ansett det vara positivt att man vid det nordiska beredningsarbetet redan nu har berett förslag till lagstiftning som behövs för en eventuell ratifikation av Hamburgreglerna.

Från den finska rederinäringens sida har framförts att det inte längre finns behov för att bibehålla det tvingande ansvaret för lastskada vid nordisk resebefraktning. Det anses också att det inte finns skäl att reglera frågan om jurisdiktions- och skiljeklausuler vid transport av stycke gods, i synnerhet med beaktande av de omfattande begränsningar den s.k. Lugano-konventionen medför. Till denna del har det framförts att den nuvarande reglering borde

bibehållas i kombination med de regler som följer av Luganokonventionen för de fall den skall tillämpas. Ålands Redarförening anser dessutom att möjligheten till friskskrivning från ansvar under terminalperioden för transportörens del bör bibehållas.

Rederinäringens synpunkter har framförts redan under beredningen av lagförslaget och de har diskuterats grundligt vid den nordiska behandlingen. I detta avseende hänvisas bl.a. till punkten 2 i den allmänna motiveringen och till detaljmotiveringen vid 13 kap. 60 §.

Utrikesministeriet och sjöfartsstyrelsen har inkommit med utlåtanden angående vissa stadganden i förslaget till ny sjölag.

Begränsningsbeloppen vid passagerarbefordran

Utlåtande om förslaget om en höjning av begränsningsbeloppen vid passagerarbefordran har inbegärts av utrikesministeriet, justitieministeriet, konsumentverket, sjöfartsstyrelsen, Finlands Rederiförening, Ålands Redarförening, Finlands Skeppsbefälsförbund, Sjöförsäkringsbolagens förening och Åbo Akademi/rättsvetenskapliga institutionen.

I utlåtandena förhåller sig remissinstanserna allmänt, förutom de båda redarföreningarna, positivt till förslaget. Det anses att förslaget bör genomföras så snart som möjligt och samtidigt med de övriga nordiska länderna.

Finlands Rederiförening och Ålands Redarförening anser att det inte finns grunder till att som ett första steg genomföra de nya ansvarsbeloppen som ingår i Atenprotokollet 1990. Man anser att den ändrade Atenkonventionen som helhet borde implementeras och att Finland så snart som möjligt borde ratificera konventionen.

5. Samband med internationella fördrag

5.1. De sjörättsliga konventionerna angående befordran av styckegods till sjöss

Den gällande regleringen i sjölagen är baserad på Haag-Visbyreglerna. Finland har liksom Danmark, Norge och Sverige anslutit sig till denna konvention. Som närmare redogjorts för i punkten 1.3. har man år 1978 godkänt en ny konvention på området, dvs. Hamburgregler-

na. Syftet med den nya konventionen var att åstadkomma en balanserad riskfördelning mellan sjötransportörer och lastägarinstresserna i jämförelse med Haag-Visbyreglerna. Rättstekniskt är konventionen uppbyggd i överensstämmelse med andra nyare internationella konventioner på transporträttens område. Konventionens regler har också anpassats till den moderna styckegodshanteringen. Hamburgreglerna har trätt i kraft internationellt den 1 november 1992. De länder som hittills anslutit sig till konventionen är huvudsakligen utvecklingsländer. Större väst-europeiska sjöfartsnationer, såsom England och Grekland, förhåller sig rätt negativa till konventionen. Andra länder med ett starkare lastägarintresse bl.a. Frankrike har förhållit sig avvaktande till utvecklingen. I Australien har en lagstiftning, som baserar sig på Haag-Visbyreglerna antagits år 1991. I samband med lagstiftningen har det förskrivits att landet senast under år 1994 skall ta ställning till en ratifikation av Hamburgreglerna på basis av närmare utredningar som skall göras. Också i Canada har en lagstiftning som är baserad på Haag-Visbyreglerna godkänts år 1993. Denna lagstiftning innehåller också en möjlighet att implementera Hamburgreglerna. Man skall enligt en överenskommelse i samband med antagandet av den nya lagen ta upp frågan om en eventuell ratifikation av Hamburgreglerna inom sex år.

I internationellt sammanhang förhåller sig i synnerhet rederinäringen och P & I-försäkringsgivarna, dvs. redarnas ansvarsförsäkringsgivare, negativt till Hamburgreglerna. Lastägarintresset har däremot i allmänhet intagit en positiv hållning till Hamburgreglerna och önskar att konventionen genomförs internationellt så snart som möjligt. I de nordiska länderna är hållningen huvudsakligen densamma.

Det är särskilt bortfallet av ansvarsfrihetsgrunderna nautiskt fel och brand i Hamburgreglerna, som har föranlett hållningen på rederinäringens sida. Man har också framfört att de totala försäkringskostnaderna skulle öka vid en genomföring av Hamburgreglerna, vilket dock inte klart har kunnat påvisas. Man har dessutom framhållit att den internationella rättsenheten baseras idag på Haag-Visbyreglerna och att en genomföring av de nya reglerna skulle splittra denna rättsenhet och medföra ökade kostnader för att etablera en ny rättspraxis på området. På lastägarsidan anses allmänt att den kostnadsökning som etableringen av Ham-

burgreglernas ansvarssystem skulle medföra är av underordnad betydelse i förhållande till den mera balanserade riskfördelningen reglerna skulle innebära för lastägarsidan. I fråga om den internationella rättsenheten kan konstateras att det knappast längre är möjligt att tala om en global enhetlighet. Lagstiftningen i många betydelsefulla sjöfartsnationer bygger på de ursprungliga Haagreglerna medan sjölagarna i andra länder är baserade på Haag-Visbyreglerna. Hamburgreglerna har ratificerats av många utvecklingsländer. En fjärde grupp av länder har helt nationella regler. För finsk del kan dock konstateras att den internationella anknytningen i fråga om sjötransporter i stor utsträckning idag berör länder som är anslutna till Haag-Visbyreglerna.

De nordiska sjölagsutredningarna har i samband med beredningen av det nya regelverket om befordran av gods till sjöss också grundligt diskuterat frågan om den framtida konventionsbindningen för de nordiska ländernas del.

Hamburgreglerna överensstämmer med utvecklingen på sjötransporternas område både rättspolitiskt och rättstekniskt. Konventionen är utformad på ett sätt som motsvarar andra moderna konventioner på transporträttens område. De nordiska sjölagarna utgjorde i sin tid på många punkter en förebild vid utformningen av konventionen. Haagreglerna, Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna har alla ett begränsat geografiskt tillämpningsområde. Det avgörande för tillämpningen är transportens sträckning. I frågan om en finsk och nordisk ratifikation av Hamburgreglerna blir det avgörande vilket regelverk man vill att skall gälla i styckegodstransport från och till ett nordiskt land. Det är transportsträckan och inte fartygets nationalitet som är avgörande. Om exempelvis ett finskt fartyg utför en transport i andra delar av världen är det normalt att de regler som gäller där transporten utförs blir tillämpliga. En ratifikation av Hamburgreglerna skulle således inte i sig innebära konkurrensförvriddning mellan å ena sidan nordiska och å andra sidan utomnordiska redare. Allt detta talar för en ratifikation av Hamburgreglerna.

Vid värderingen av frågan om en ratifikation av Hamburgreglerna har man dock ställt den i ett mera internationellt perspektiv. Konventionen har hittills ratificerats främst av afrikanska stater och således stater med vilka Finland endast har ett begränsat handelsutbyte. Länder

som utgör våra viktigaste handelspartner har ännu inte ratificerat konventionen. Vissa av dem förhåller sig t.o.m. rätt negativt till konventionen.

Vid de nordiska överläggningarna har man lagt stor vikt vid den nordiska rättsenheten på sjötransporternas område. Man har kunnat konstatera att en gemensam nordisk tillslutning till Hamburgreglerna inte ännu är möjlig. En ratifikation kan däremot bli aktuell i framtiden när detta kan anses lämpligt i relation till den internationella utvecklingen. Mot denna bakgrund och med syftet att modernisera sjölagens regler om styckegodstransport föreslås som en alternativ lösning till ratifikation av Hamburgreglerna att det mesta av konventionen införs i sjölagen redan nu, dock så att konventionsbindningen till Haag-Visbyreglerna i detta skede ännu kan bibehållas. De områden där det anses att Hamburgreglerna står i strid med Haag-Visbyreglerna gäller 1) ansvaret för nautiskt fel och brand, 2) de beloppsmässiga ansvarsgränserna, 3) preskriptionstidernas längd samt 4) det geografiska tillämpningsområdet. På dessa punkter förslås således en reglering i överensstämmelse med Haag-Visbyreglerna.

Man har för avsikt att i framtiden i nordiskt samarbete återuppta frågan om en ratifikation av Hamburgreglerna när detta kan anses lämpligt i förhållande till den internationella utvecklingen på området.

5.2. 1974 års Atenkonvention om befordran av passagerare

I punkten 2.4. har redogjorts för varför Finland och de övriga nordiska länderna inte har ratificerat 1974 års Atenkonvention om passagerarbefordran. Det största hindret, som stått i vägen för en ratifikation av konventionen har undanröjts i och med 1990 års protokoll till Atenkonventionen, genom vilket begränsningsbeloppen höjdes.

I förslaget till 15 kap. sjölagen, som motsvarar gällande 4 a kap. sjölagen, återstår dock vissa skiljaktigheter i förhållande till Atenkonventionen. Även vissa principiella frågor angående redarens ansvar vid transport av passagerare är under utredning på nordisk nivå. Som redogjorts för i punkten 2.4. har man därför på nordiskt plan kommit överens om att, som ett första steg i en ratifikationsprocess, höja be-

gränsningsbeloppen för redarens ansvar i sjölagen till en nivå som motsvarar Atenprotokollet.

Den föreslagna ändringen i sjölagens passagerarkapitel innebär att Atenkonventionen i dess ändrade form inte ännu i detta skede kan ratificeras av Finland. Motsvarande lösning kommer att genomföras i Danmark, Norge och Sverige.

5.3. Övriga internationella fördrag

Konventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område, den s.k. Luganokonventionen, har för finskt vidkommande trätt i kraft den 1 juli 1993. Konventionen reglerar bl.a. frågan om parternas rätt att avtala om behörig domstol vid tvist med anledning av ett bestämt rättsförhållande. Luganokonventionens bestämmelser har beaktats vid beredningen av föreliggande förslag. Härvid hänvisas till punkten 2.2.

På grund av att internationella konventioner ligger till grund för lagstiftningen på sjötrans-

porternas område har denna sektor inte blivit föremål för reglering inom EG och således inte heller i samband med EES-avtalet. EES-avtalet föranleder enbart en ändring i sjölagens bestämmelser om förutsättningarna för att ett fartyg skall anses vara finskt.

6. Andra omständigheter som inverkar på propositionens innehåll

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om paketresor (Reg.prop. 237/92) som avlåtits år 1992 påverkar 15 kap. om befordran av passagerare i förslaget till sjölag. Om den förstnämnda lagen antas före den föreslagna sjölagen, bör det till 15 kap. 4 § sjölagen fogas ett nytt 2 mom., i vilket det skulle stadgas om tillämpningen av lagen om paketresor i vissa fall. Med anledning av tillägget borde hänvisningarna till nämnda paragraf i 15 kap. 2 § 1 mom. och 21 § 1 mom. ändras så att det i dessa lagrum hänvisas till 4 § 3 och 4 mom.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslagen

1.1. Sjölagen

I AVDELNINGEN. FARTYGET

I avdelning I i förslaget ingår de stadganden, som hänför sig till själva fartyget, dess nationalitet, fartygets registrering, dess användning till sjöfart i allmänhet, och dess ställning som ett förmögenhetsrättsligt objekt. Vissa kapitel innehåller endast hänvisningar till övrig lagstiftning. Detta beror på en samnordisk strävan efter att skapa strukturellt enhetliga sjölagar.

1 kap. Allmänna stadganden om fartyg

Kapitlet motsvarar 1 kap. gällande sjölag. Med undantag av 1 § 2 mom. har inga ändringar gjorts i sak. Några redaktionella och språkliga ändringar beroende på den föreslagna sjölagens struktur har gjorts.

1 §. *Ett fartygs nationalitet.* I paragrafen stadgas om fartygs nationalitet. Paragrafen motsvarar i sak 1 § gällande sjölag, dock med den ändringen att en ny andra punkt i 2 mom., som följer av EES-avtalet, har fogats till paragrafen.

I 1 § gällande sjölag stadgas om när ett fartyg skall anses vara finskt och om när ett fartyg som skall anses som finskt får inskrivas i ett annat lands fartygsregister.

Enligt 1 § 1 mom. sjölagen är ett fartyg finskt och berättigat att föra finsk flagg om det till mer än sex tiondedelar ägs av finsk medborgare eller finskt samfund. Enligt 2 mom. kan trafikministeriet under förutsättningar som stadgas genom förordning godkänna också annat än i 1 mom. avsett fartyg som finskt om befogenheten att bestämma om fartygets användning till sjöfart i avgörande mån är i finska händer. Statsrådet kan i de fall som avses i 3 och 4 mom. ge tillstånd till att fartyg som skall anses

som finskt få inskrivas i ett annat lands fartygsregister.

EG-domstolen har i vissa avgörande under de senaste åren tolkat Romfördragets bestämmelser om etableringsrätt och frihet att tillhandahålla tjänster på ett sådant sätt att flera medlemsländer har varit tvungna att ändra sin lagstiftning i fråga om bestämmandet av fartygs nationalitet och förutsättningar för registrering i respektive medlemslands fartygsregister.

Det viktigaste av dessa avgöranden är EG-domstolens beslut C 221/89 i det s.k. Factor-tame-fallet. I detta avgörande konstaterades att ett fartygs registrering inte kan särskiljas från etableringsrätten. Fastän ett medlemsland har rätt att bestämma vilka fartyg som kan få dess nationalitet måste denna rätt tillämpas i enlighet med EG-rätten. Krav på ägarens eller befraktarens nationalitet och hemvist står i strid med artiklarna 52 och 221 i Romfördraget.

I enlighet med det ovannämnda föreslås att till 1 § 2 mom. sjölagen fogas ett nytt stadgande, enligt vilket trafikministeriet under förutsättningar som fastställs genom förordning kan godkänna ett annat än i 1 mom. avsett fartyg som finskt då fartyget ägs av en person som är bosatt eller en sammanslutning, som har sin hemort inom det Europeiska samarbetsområdet.

Avsikten är att närmare bestämmelser angående fartygs nationalitet ges genom förordning med stöd av den föreslagna 2 mom. 2 punkten. Denna reglering motsvarar i princip den reglering som ingår i den nya danska sjölagen.

Avsikten är att genom förordning stadga att sådana fartygs verksamhet, på vilka EU:s reglerna om etableringsrätt och friheten att tillhandahålla tjänster blir tillämpliga, skall ledas från Finland.

2 §. *Fartygs registrering.* Paragrafen gäller registrering av fartyg i handelssjöfart. Till sitt sakinnehåll motsvarar paragrafen 2 § gällande sjölag. I paragrafen finns en hänvisning till den nya fartygsregisterlagen (512/93), som trädde i kraft den 1 november 1993.

3 §. *Nationalitetscertifikatet och andra skeppshandlingar.* I paragrafen stadgas om fartygs nationalitetscertifikat samt om övriga certifikat och skeppshandlingar. Några språkliga ändringar har gjorts.

4 §. *Ett fartygs hemort.* Paragrafen gäller ett

finskt fartygs hemort. Paragrafen motsvarar i sak 4 § gällande sjölag.

5 §. *Överlåtelse av fartyg.* Paragrafen gäller överlåtelse av registrerat eller registreringspliktigt fartyg och andel i fartyg. I sak motsvarar paragrafen 5 § gällande sjölag.

6 §. *Förvärvets giltighet vid dubbelöverlåtelse.* I paragrafen stadgas om rättsverkningar vid överlåtelse av fartyg eller andel i fartyg till flera. I sak motsvarar paragrafen 6 § gällande sjölag.

7 §. *Fartygs förklarande för icke iståndsättligt.* Paragrafen gäller skadat fartyg som förklaras vara icke iståndsättligt. Paragrafen motsvarar 7 § i gällande lag.

8 §. *Fartygs sjövärdighet.* I paragrafen stadgas om fartygs sjövärdighet. Paragrafen innehåller ett stadgande om bemyndigande att meddela föreskrifter. Paragrafen motsvarar 8 § i gällande lag, dock så att paragrafens 2 och 3 mom. motsvarar i sak paragrafens 2 och 3 mom. sådana de lyder i lag av den 22 april 1994 (286/94). I 4 mom. hänvisas till stadgandena om besiktning i 18 kap.

9 §. *Lagens tillämpningsområde.* I paragrafen finns ett allmänt stadgande om när sjölagens stadganden också skall tillämpas på fartyg som inte används i handelssjöfart. Till sitt sakinnehåll motsvarar paragrafen 9 § i gällande lag.

2 kap. Om fartygs registrering

1 §. *Fartygs registrering i fartygsregistret.* I fråga om registrering av fartyg hänvisas i paragrafen till fartygsregisterlagen.

Fartygsregisterlagen innehåller bl.a. stadganden om ett fartygsregistret, registreringsmyndigheten, förutsättningarna för registrering, inskrivning av äganderätten samt förfarande vid registrering.

3 kap. Om fartygsinteckning och sjöpanträtt

Stadgandena om fartygsinteckning har i Finland traditionellt ingått i en särskild lag. Det är meningen att under de närmaste åren bereda ett lagförslag som innehåller gemensamma stadganden om inteckning för alla transportmedel.

De stadganden i förslaget 3 kap. som gäller

sjöpanträtt motsvarar stadgandena i 8 kap. gällande sjölag. Endast några språkliga ändringar har gjorts.

1 §. *Fartygsinteckning*. Paragrafen innehåller en hänvisning till lagen om inteckning av fartyg (513/93).

Om sjöpanträtt i fartyg

2 §. *Fordringar förenade med sjöpanträtt*. I paragrafen finns stadganden om sjöpanträtt som gäller i fartyg till säkerhet för sådan fordran mot redaren som kan hänföras till fartyget. Paragrafen motsvarar 212 § gällande sjölag.

3 §. *Fordringarnas förmånsrätt*. I paragrafen stadgas om förmånsrättsordningen för de fordringar som avses i 2 §. Paragrafen motsvarar 213 § gällande sjölag.

4 §. *Sjöpanträttens giltighet*. Paragrafen innehåller stadganden om sjöpanträttens giltighet då fartyget övergår till ny ägare eller dess registrering ändras. Paragrafen innehåller också stadganden om överlåtarens ansvar för fordran i sådana fall då sjöpanträtten upphör när fartyget har sålts till utlänning.

I sak motsvarar paragrafen 214 § i gällande lag. Hänvisningen till 19 § i 214 § 2 mom. i gällande lag finns inte med i det nya lagförslaget eftersom denna hänvisning är föråldrad.

5 §. *Retentionsrätt*. I Paragrafen stadgas om retentionsrätten i fartyg när någon har annans fartyg eller fartyg under byggnad i sin besittning med reparations- eller byggnadsuppdrag. Paragrafen motsvarar 215 § gällande lag.

6 §. *Sjöpanträttens upphörande*. I paragrafen stadgas om preskriptionstiden för sjöpanträtt i fartyg. I sak motsvarar paragrafen 216 § gällande sjölag.

7 §. *Exekutiv försäljning*. I paragrafen stadgas om hur exekutiv försäljning inverkar på giltigheten av sjöpanträtt och retentionsrätt i fartyg. Paragrafen innehåller också stadganden om bevakning av fordran och den ordning i vilken borgenärerna erhåller betalning. Paragrafen motsvarar 217 § i gällande lag. Hänvisningen i 2 mom. till 9 kap. motsvarar hänvisningen till 2 kap. som finns i 217 § 2 mom. i gällande lag.

8 §. *Fartyg under byggnad*. Paragrafen gäller tillämpningen av stadganden om sjöpanträtt på fartyg under byggnad. Paragrafen motsvarar 218 § gällande sjölag.

Om sjöpanträtt i last

9 §. *Fordringar förenade med sjöpanträtt i last*. I paragrafen stadgas om de fordringar till säkerhet för vilka sjöpanträtt i inlastat gods gäller. Paragrafen motsvarar 219 § i gällande lag. Endast "transportör" har införts i 2 och 3 punkten i paragrafen, vilket beror på den nya definitionen av "transportör" som ingår i lagförslaget 13 kap.

10 §. *Fordringarnas förmånsrätt*. I paragrafen stadgas om de i 9 § avsedda fordringarnas förmånsrättsordning. Paragrafen motsvarar 220 § i gällande lag.

11 §. *Giltigheten av sjöpanträtt i last*. Paragrafen innehåller stadganden om sjöpanträttens giltighet när gods som utgör säkerhet för en fordran utlämnas eller säljs för fartygets eller lastens behov eller om godset säljs exekutivt. I paragrafen stadgas också om ansvar för betalning av fordran, om last som utgör säkerhet för fordran lämnas ut utan borgenärens samtycke. Paragrafen motsvarar 221 § i gällande lag.

12 §. *Upphörande av sjöpanträtt i last*. Paragrafen gäller preskriptionstiden för sjöpanträtt i inlastat gods. Paragrafen motsvarar 222 § i gällande lag.

Gemensamma stadganden

13 §. *Betalning ur panten*. I paragrafen stadgas om panten när borgenären har sjöpanträtt i flera panter samt om borgenärens rätt att i detta fall få betalt. Paragrafen motsvara 223 § i gällande lag.

14 §. *Betalningsordningen*. I paragrafen stadgas om den ordning i vilken borgenärerna har rätt till betalning i fråga om sådana fordringar för vilka sjöpanträtt gäller i fartyg eller last eller för vilka retentionsrätt enligt 5 § gäller. Paragrafen motsvarar 223 a § i gällande lag.

15 §. *Överlåtelse av fordran*. I paragrafen finns stadganden om sjöpanträttens giltighet när fordran överläts eller tas i anspråk genom utmätning eller på något annat sätt övergår till annan. Paragrafen motsvarar 224 § i den gällande lagen.

16 §. *Försäkringsersättning*. I paragrafen stadgas om sjöpanträttens och den i 5 § stadgade retentionsrättens förhållande till ersättning som på grund av försäkring eller någon

annan anledning utgår för förlust av eller skada på fartyg eller last. Paragrafen motsvarar 225 § i gällande lag.

17 §. *Väckande av talan.* I paragrafen finns stadganden om väckande av talan angående betalning ur fartyg eller last. Paragrafen motsvarar 226 § i gällande lag.

18 §. *Kapitlets tillämpningsområde.* I paragrafen stadgas om tillämpningsområdet för stadgandena om sjöpanträtt i 3 kap. Paragrafen innehåller dessutom stadganden om prövning av annan sjöpanträtt och retentionsrätt eller liknande rätt än den som avses i detta kapitel, när man i Finland åberopar detta. Paragrafen motsvarar 227 § i gällande lag.

19 §. *Tillämpningen av stadgandena på fartyg under byggnad.* Paragrafen innehåller ett stadgande om tillämpning av 18 § på fartyg under byggnad. Paragrafen motsvarar 228 § i gällande lag.

4 kap. Om kvarstad på fartyg

Luganokonventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område har i Finland trätt i kraft den 1 juli 1993. Konventionen förutsätter att avtalsparterna inom tre år efter det att Luganokonventionen trätt i kraft för en avtalspart ratificerar 1952 års konvention om kvarstad på fartyg.

Man har för avsikt att införa de stadganden som förutsätts för en ratifikation av ovan nämnda konvention om kvarstad på fartyg i den nya sjölagens 4 kap. Avsikten är att propositionen till riksdagen med förslag till lagstiftning om detta skall avlätas till riksdagen under år 1995.

1 §. *Utmätning av avgångsklart fartyg.* I paragrafen stadgas om utmätning och andra säkringsåtgärder för fartyg som är avgångsklart. Paragrafen motsvarar 278 § 1 mom. i gällande lag.

II AVDELNINGEN. REDERI

Lagförslagets II avdelning innehåller stadganden om partrederi och fartygs befälhavare.

5 kap. Om partrederi

Stadgandena om partrederi motsvarar stad-

gandena i 2 kap. 24—40 a §§ i gällande lag. Stadgandena gällande partrederi har genom lag den 29 april 1988 (393/88) fullständigt reviderats.

1 §. *Kapitlets tillämpningsområde.* I paragrafen finns stadganden om tillämpning av kapitlet samt om redarnas inbördes ansvar i partrederiet. Dessutom stadgas om utlännings rätt att äga fartygsandel i ett partrederi. Stadgandet motsvara 24 § i gällande lag.

2 §. *Avtalsbestämmelser.* Paragrafen gäller stadgandenas dispositiva natur. Till sitt sakinnehåll motsvarar paragrafen 25 § i gällande lag. Paragrafhänvisningarna har ändrats till att motsvara paragrafnumreringen i den föreslagna lagen.

3 §. *Grundande av partrederi.* I paragrafen stadgas om formkraven för bildandet av ett partrederi och om ändring av partrederiavtal. Paragrafen motsvarar 26 § i gällande lag.

4 §. *Partrederiets sammanträde.* I paragrafen stadgas om beslutsfattarorganen i ett partrederi, om kallelse till sammanträden, dess innehåll och sättet för hur den skall skickas samt om förande av protokoll. Paragrafen motsvara 27 § i gällande lag.

5 §. *Beslutsfattandet vid sammanträde.* Paragrafen innehåller stadganden om räknande av redarens röstetal samt om beslutsfattandet vid partrederiets sammanträde. Paragrafen behandlar också beslutens bindande verkan i förhållande till en redare som inte har varit närvarande vid sammanträdet. Paragrafen motsvarar 28 § i gällande lag.

6 §. *Huvudredaren.* I paragrafen finns stadganden om partrederiets huvudredare och hans uppgifter. Paragrafen motsvarar 29 § i gällande lag.

7 §. *Huvudredarens skiljande från sitt uppdrag och skadeståndsansvar.* Paragrafen innehåller stadganden om hur huvudredarens kan skiljas från sitt uppdrag, samt om redarens och huvudredarens skadeståndsskyldighet vid skötseln av partrederiets angelägenheter. Paragrafen motsvarar 30 § i gällande lag.

8 §. *Bokföring och bokslut.* Paragrafen innehåller stadganden om partrederiets bokföring, bokslut och revision. Paragrafen motsvarar 31 § i gällande lag.

9 §. *Rätten att granska bokföringen och få uppgifter.* I paragrafen stadgas om redarens rätt att granska partrederiets bokföring och få upplysning om rederiets verksamhet samt för-

faringssätt, om han vill klandra partrederiets bokslut. Paragrafen motsvarar 32 § i gällande lag.

10 §. *Skyldighet att delta i utgifterna.* I Paragrafen stadgas om redarens skyldighet att delta i utgifterna för partrederiets verksamhet, samt om följderna för försummande av detta. Paragrafen motsvarar 33 § i gällande lag.

11 §. *Fördelning av vinst och förlust.* I paragrafen finns stadganden om hur vinst och förlust av partrederiets verksamhet skall fördelas redarna emellan. Paragrafen motsvarar 34 § i gällande lag.

12 §. *Överlåtelse av andel i fartyg.* I paragrafen stadgas om den anmälningsskyldighet en redare har som överlåter sin fartygsandel samt om huvudredarens skyldighet att informera de övriga redarna om överlåtelser. Paragrafen motsvarar 35 § i gällande lag.

13 §. *Inlösning av andel i fartyg.* Paragrafen innehåller stadganden om redarens rätt att lösa in en andel i fartyget, om andelen i fartyget på annat sätt än genom offentlig auktion övergått till någon annan än en medredare i partrederiet. Paragrafen innehåller också stadganden om förfarandet. Paragrafen motsvarar 36 § i gällande lag.

14 §. *En redares ansvar.* I paragrafen stadgas om ansvar och skyldigheter en redare som har överlåtit sin andel och en ny redare har i förhållande till de övriga redarna samt i förhållande till tredje man. Paragrafen motsvarar 37 § i gällande lag.

15 §. *Upplösning av ett partrederi.* Paragrafen innehåller stadganden om grunderna för upplösning av partrederiet och om uppsägningstider. Utöver detta stadgas i paragrafen om förfarandet i samband med krav på upplösning och vid lämnande av information om detta. Paragrafen motsvarar 38 § i gällande lag.

16 §. *Likvidation av ett partrederi.* Paragrafen behandlar redarens rätt att kräva likvidation och förfarandet i samband med detta. Paragrafen motsvarar 39 § i gällande lag.

17 §. *Inlösning av andel i fartyg vid upplösningens grund.* Paragrafen innehåller stadganden om redarens rätt till inlösning då en upplösningens grund enligt 15 § föreligger, samt om inlösningsförfarandet. Paragrafen motsvarar 40 § i gällande lag.

18 §. *Verkan av upplösning.* Enligt paragrafen skall ett fartyg som hör till partrederiet säljas om partrederiet upplöses. Paragrafen motsvarar 40a § i gällande lag.

6 kap. Om fartygs befälhavare

I detta kapitel ingår stadganden som behandlar fartygets befälhavare och de motsvarar 3 kap. 41—51 §§ och 62—70 §§ gällande sjölag. Stadganden om sjöförklaring, dagböcker och besiktning finns i lagförslaget 18 kap. En del av stadgandena i 3 kap. är från år 1939, då gällande lag gavs. Det är därför meningen att inom de närmaste åren påbörja beredningen av en totalrevision av kapitlet om befälhavaren.

Stadgandena i det nya 6 kap. motsvarar till sitt sakinnehåll stadgandena i gällande lag. Några redaktionella och språklig ändringar har gjorts.

1 §. *Befälhavarens nationalitet och befålets behörighetsvillkor.* I paragrafen stadgas om befälhavarens nationalitet på ett finskt handelsfartyg. Utöver detta konstateras, att angående befålets behörighet i övrigt stadgas genom förordning. Paragrafen motsvarar 41 § i gällande lag.

2 §. *En redares rätt att verka som befälhavare.* I paragrafen stadgas om redarens rätt att verka som fartygets befälhavare. Paragrafen motsvarar 42 § i gällande lag.

3 §. *Ombesörjande av fartygets sjövärdighet.* Paragrafen innehåller stadganden om befälhavarens plikt att se till att fartyget är sjövärdigt. I sak motsvarar paragrafen 43 § i nuvarande lag.

Man föreslår att formuleringen i paragrafens 1 mom. ändras i jämförelse med 43 § 1 mom. Den nya formuleringen motsvarar bättre formuleringen i 13 kap. 12 § 2 mom. om transport av styckegods och 14 kap. 7 § om befraktning av fartyg, där det stadgas om fartygs sjövärdighet vid transport av gods. Inga ändringar i paragrafens sakinnehåll föreslås. Befälhavaren skall såsom förut sköta om att fartyget med hänsyn till resan och årstiden är sjövärdigt, samt att fartygets stabilitet är betryggande.

I fråga om den nya formuleringen beträffande sjövärdighetsbegreppet hänvisas till vad som anförts i detaljmotivering vid 13 kap. 12 § 2 mom. och 14 kap. 7 §.

4 §. *Skeppshandlingarna.* Paragrafen innehåller ett stadgande om befälhavarens plikt att se till att det ombord på fartyget finns certifikat och skeppshandlingar enligt vad som föreskrivs och som annars är behövliga. Paragrafen motsvarar 44 § i nuvarande lag.

5 §. *Medtagande av last.* Paragrafen innehåller stadganden om förbud för befälhavaren att

ta med gods för egen eller annans räkning, samt om så sker, följderna därav. Paragrafen motsvarar 45 § i gällande lag.

6 §. *Befälhavarens ställföreträdare. Förbud att lämna fartyget.* I paragrafen stadgas om vikarier för befälhavaren om han har förhinder eller om han blir tvungen att lämna fartyget. Paragrafen innehåller dessutom stadganden om situationer då befälhavaren inte får lämna fartyget. Paragrafen motsvarar 46 § i gällande lag.

7 §. *Ställföreträdare i vissa fall.* Paragrafen innehåller stadganden om förfarandet om befälhavaren avlider, insjuknar eller av någon annan anledning är ur stånd att föra fartyg. Paragrafen motsvarar 47 § i gällande lag.

8 §. *Vårdplikt och räddningsåtgärder.* I paragrafen stadgas om befälhavarens skyldighet att se till att lastning och lossning sker samt utförs med tillbörlig skyndsamhet. Dessutom stadgas om befälhavarens skyldighet att noga begrunda situationen innan bärgning av ett fartyg eller gods påbörjas. Paragrafen motsvarar 48 § i nuvarande lag.

9 §. *Iakttagande av gott sjömansskap.* I paragrafen stadgas om att befälhavaren skall se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömansskap. Paragrafen motsvarar 49 § 1 mom. i nuvarande lag.

Man föreslår att stadgandet i 2 mom. i nuvarande lag, enligt vilket handels- och industriministeriet, numera trafikministeriet kan ge närmare föreskrifter om vad befälhavaren i detta avseende skall iakttä, inte skall ingå i den nya lagen. Beroende på utvecklingen inom sjöfartssektorn kan inga omfattande detaljerade anvisningar mera ges som rör alla fartygstyper och all slags trafik. Det är domstolen som i sista hand är tvungen att i varje enskilt fall avgöra om gott sjömansskap har iakttagits.

I detta sammanhang är det dock skäl att nämna, att man med stöd av den reviderade 1 kap. 8 § 2 mom. genom förordning kan stadga om betryggande användning av fartyg. Stadganden om betryggande användning av fartyg finns nuförtiden i flera förordningar, bl.a. i förordningen om fartygs stabilitet och i förordningen om vakthållning på fartyg.

10 §. *Tryggande av säker fart.* Paragrafen innehåller stadganden om befälhavarens plikter i fråga om fartygets betryggande fart. Paragrafen motsvarar 50 § i gällande lag.

11 §. *Räddning av någon i sjönöd.* I paragrafen stadgas om befälhavarens skyldigheter gent-

emot någon i sjönöd. Paragrafens 3 mom. innehåller en hänvisning till 8 kap. 5 § i den föreslagna lagen, som behandlar sammanstötning med annat fartyg. Paragrafen motsvarar 51 § i den nuvarande lagen.

12 §. *Åtgärder vid sjönöd.* I paragrafen stadgas om vad befälhavaren skall göra om fartyget råkar i sjönöd samt om hans skyldighet i samband med räddningsoperationer. Paragrafen motsvarar 62 § i nuvarande lag. I paragrafens 4 mom. finns en hänvisning till lagförslagets 18 kap. 25 § beträffande utförande av besiktning.

13 §. *Befälhavarens behörighet att företräda redaren.* Paragrafen innehåller ett stadgande om befälhavarens ställningsfullmakt, d.v.s. befälhavarens rätt att verka på redarens vägnar i frågor gällande fartyget och situationer under resan. Till sitt sakinnehåll motsvarar paragrafen 63 § 1 och 2 mom. i gällande lag. I paragrafen har gjorts några redaktionella och språkliga ändringar. Det föreslås att 63 § 3 mom. i gällande lag inte tas med i den nya lagen, eftersom stadgandet är föråldrat. Sjömanslagen av år 1978 (423/78) innehåller inga särskilda stadganden om befälhavarens rätt att anställa och avskeda fartygets manskap.

14 §. *Meddelanden och begäran om anvisningar.* I paragrafen stadgas om befälhavarens skyldighet att underrätta redaren om de händelser och åtgärder av vikt som varit nödvändiga under resan, samt om skyldigheten att be om redarens anvisningar. Paragrafens 1 mom. motsvarar 64 § 1 mom. i den gällande lagen.

Paragrafens 2 mom. motsvarar 2 mom. i den gällande lagen med den ändringen, att befälhavaren enligt förslaget inte längre är skyldig att underrätta inteckningshavarna om utmätning eller att fartyget belagts med kvarstad utomlands. I samband med ikraftträdandet av den nya fartygsregisterlagen år 1993 förnyades nationalitetscertifikatet för finska fartyg bl.a. så, att det inte längre innehåller uppgifter om inteckningar som belastar fartyget. Fartygets befälhavare har således inte längre ombord uppgifter om inteckningshavarna. Det bör anses tillräckligt att befälhavaren underrättar redaren och registermyndigheten om det inträffade. Registermyndigheten är enligt fartygsregisterlagen skyldig att underrätta bl.a. de i registret antecknade inteckningshavarna om de händelser som avses i paragrafen.

15 §. *Tillvaratagande av lastägarens intressen.* I paragrafen stadgas om befälhavarens skyl-

dighet att övervaka lastägarens rätt och intressen. Paragrafen motsvarar 65 § i gällande lag.

16 §. *Rätten att företräda lastägaren.* I paragrafen finns ett stadgande om befälhavarens rättigheter att verka på lastägarens vägnar i frågor som rör lasten. Paragrafen motsvarar 66 § i gällande lag. Begreppet "transportör" har införts i paragrafen för att stadgandet skall överensstämma med definitionen i lagförslaget 13 kap. 1 §.

17 §. *Ansvar för förbindelser.* I paragrafen stadgas om befälhavarens ansvar och skadeståndsskyldighet. Stadgandet motsvarar 67 § i gällande lag.

18 §. *Redovisningsskyldighet.* Paragrafen innehåller stadganden om befälhavarens skyldighet att redovisa samt om redans rätt att klandra redovisningen. Paragrafen överensstämmer i sak med 68 § i gällande lag.

Till 2 mom. i paragrafen har fogats begreppet "avsändare" för att stadgandet skall överensstämma med de nya stadgandena om transport av stycke gods.

19 §. *Avskedande av befälhavaren.* I paragrafen stadgas om avskedande av befälhavaren i det fall att han äger andel i fartyget. Paragrafen motsvarar 69 § i gällande lag.

20 §. *Tillämpningen av stadgandena.* I paragrafen ingår hänvisningar till 8 och 18 kap.

III AVDELNINGEN. ANSVAR

I lagförslaget III avdelning ingår allmänna stadganden som behandlar redarens ansvar samt stadgandena om begränsning av redarens ansvar. Det föreslås också att det i denna avdelning skall ingå stadganden som behandlar ansvar för skada vid sammanstötning av fartyg.

7 kap. Allmänna stadganden om ansvar

Kapitlet motsvarar 2 kap. 11 § i gällande lag.

För att förtydliga regleringen av redarens ansvar föreslås att 10 § gällande lag inte tas in i den nya lagen. Enligt den ifrågavarande paragrafen är redaren, om inte annat stadgas i sjölagen eller annan lag, personligen och utan begränsningar ansvarig för förpliktelser som han i denna egenskap ingått eller annars

ådragit sig. I paragrafen upprepas enbart det som gäller enligt allmänna skadeståndsrättsliga principer. Eftersom paragrafens förhållande till de allmänna skadeståndsrättsliga principerna på vissa punkter kan vara otydligt, till exempel när det är frågan om jämkning av skadestånd, blir det klarare om paragrafen lämnas bort. Motsvarande paragraf upphävdes som onödig i samband med revisionerna av sjölagarna på 1970 och 1980-talet i de övriga nordiska länderna.

1 §. *Redarens ansvar.* I paragrafen finns ett stadgande om redarens s.k. principalansvar, d.v.s redarens ansvar för skador orsakade av arbetstagare eller andra personer som utför arbete i fartygets tjänst. Paragrafen motsvarar 11 § i gällande lag, dock så att 1 mom. delvis har ändrats.

Enligt 1 mom. i gällande lag är redaren ansvarig för sådan skada som genom fel eller försummelse orsakats av någon som, utan att tillhöra besättningen, på uppdrag av redaren eller befälhavaren utför arbete "ombord". Enligt 1 mom. i lagförslaget används uttrycket "i fartygets tjänst" och inte "ombord". Redaren är nämligen ansvarig också för stuveriarbetarna i hamnen, om dessa arbetar på uppdrag av redaren eller befälhavaren.

Det föreslagna stadgandet överensstämmer med motsvarande stadganden i de övriga nordiska ländernas sjölagar.

I fråga om nuvarande rättspraxis innebär det nya momentet i sig ingen ändring i sak.

Paragrafens 3 mom. är nytt och innehåller en hänvisning till lagförslaget 9 kap. som behandlar den allmänna ansvarsbegränsningen för redarens ansvar, samt till 13—15 kap. i vilka det finns stadganden om redarens rätt att begränsa sitt ansvar vid transport av gods och passagerare.

8 kap. Om skada genom fartygs sammanstötning

Stadgandena i detta kapitel överensstämmer i sak med stadgandena i 6 kap. i gällande lag. Gällande stadganden är i huvudsak från år 1939. Språkliga ändringar har därför gjorts.

1 §. *Stadganden om undvikande av sammanstötning.* Enligt paragrafen stadgas särskilt om vad som skall iaktas på fartyg för att undvika sammanstötning. Paragrafen motsvarar 197 § i gällande lag.

2 §. *Allmänt stadgande om skadestånd.* I paragrafen stadgas om ersättning av skada vid fartygs sammanstötning. Paragrafen motsvarar 198 § i gällande lag.

3 §. *Ersättning för personskador.* I paragrafen finns särskilda stadganden om ersättning av personskador. Paragrafen motsvara 199 § i gällande lag. Paragrafhänvisningarna i den nuvarande lagen har ändrats så, att det hänvisas till ifrågavarande kapitel.

4 §. *Skadestånd vid olyckshändelse.* I paragrafen stadgas om ersättning av skada, när sammanstötningen inte orsakats av någondera sidan. Paragrafen motsvarar 200 § i gällande lag.

5 §. *Befälhavarens förpliktelser.* Paragrafen gäller befälhavarens skyldigheter om ett fartyg stött samman med ett annat. Paragrafen motsvarar 201 § i gällande lag.

6 §. *Vissa andra skador.* Enligt paragrafen skall stadgandena i detta kapitel i vissa fall tillämpas också när fartyget har orsakat skada på ett annat fartyg, eller personer eller egendom som finns ombord, utan att fartygen har sammanstött. Paragrafen motsvarar 202 § i gällande lag.

9 kap. Om ansvarsbegränsning

Stadgandena i lagförslaget motsvarar 2 kap. 12—22 §§ i gällande lag. I jämförelse med gällande stadganden har några redaktionella och språkliga ändringar gjorts.

1 §. *Rätt till ansvarsbegränsning.* I paragrafen finns ett allmänt stadgande om redarens rätt att begränsa sitt ansvar. I paragrafen finns dessutom stadganden om de persongrupper som också kan åberopa denna rätt till ansvarsbegränsning. Paragrafen motsvarar 12 § i gällande lag. Till paragrafen har fogats begreppet ”godsets avsändare”, för att paragrafen skall motsvara stadgandena i lagförslagets 13 kap. Inga ändringar i sakinnehållet föreslås.

2 §. *Fordringar som är föremål för ansvarsbegränsning.* I paragrafen uppräknas de fordringar som ansvarsbegränsningen gäller. Paragrafen motsvarar 13 § i gällande lag.

3 §. *Fordringar som ansvarsbegränsningen inte gäller.* I paragrafen stadgas om de fordringar som ansvarsbegränsningen inte gäller. Paragrafen motsvarar 14 § i gällande lag. Jämfört med gällande lag har endast en mindre ändring gjorts i 5 punkten. Det föreslås att uttrycket ”i

fartygets tjänst” skall användas i stället för uttrycket ”ombord”, som ingår i gällande lag. Ändringen överensstämmer också med ovan nämnda förslag till ändring i 7 kap. 1 §.

4 §. *Förlust av rätten till ansvarsbegränsning.* I paragrafen finns ett stadgande om förlust av rätten till ansvarsbegränsning. Paragrafen motsvarar 15 § i gällande lag.

5 §. *Ansvarsbeloppen.* I paragrafen stadgas hur ansvarsbeloppen beräknas när ansvarsbegränsning föreligger. Paragrafen motsvarar 16 § i gällande lag.

I paragrafen föreslås att förutom det nuvarande begreppet för bestämning av enheten för ansvarsbelopp ”särskild dragningsrätt”, också förkortningen SDR (*Special Drawing Right*) skall användas, eftersom detta är en förkortning som allmänt används inom sjöfarten. Denna förkortning används också i de övriga nordiska ländernas sjölagar. Beräkningsenheten definieras i 23 kap. 2 §.

Till paragrafens 2 mom. har fogats begreppet ”godsets avsändare”, för att stadgandet skall motsvara stadgandena i 13 kap.

Fartygets dräktighet uttrycks i enlighet med definitionen av bruttodräktighet som ingår i 1969 års internationella skeppsmätningsskonvention (FördR 31/82).

6 §. *Fördelning av ansvarsbeloppen.* I paragrafen finns stadganden om fördelning av ansvarsbeloppet mellan borgenärerna. Paragrafen motsvarar 17 § i den gällande lagen.

7 §. *Upprättande av begränsningsfond.* I paragrafen stadgas om upprättandet av en begränsningsfond med anledning av en sådan fordran som ansvarsbegränsningen gäller. Utöver detta finns det i paragrafen stadganden om rättsverkan av upprättande av en begränsningsfond. Paragrafen motsvarar 18 § i gällande lag.

I paragrafens 5 mom. hänvisas till 12 kap. i lagförslaget, i vilket stadganden i lagen om begränsningsfond och begränsningsmål vid sjörettsligt ansvar (296/84) har intagits.

8 §. *Verkan av upprättande av begränsningsfond.* Paragrafen gäller förhållandet mellan upprättande av en begränsningsfond och kvarstad i fartyg samt annan säkringsåtgärd. Paragrafen motsvarar i sak 19 § i gällande lag. I enlighet med 7 kap. utsokningslagen används i denna paragraf begreppet säkringsåtgärd.

9 §. *Åberopande av rätten till ansvarsbegränsning utan upprättande av begränsningsfond.* I paragrafen stadgas om bestämmande av an-

svarsbeloppet i sådana fall då ingen begränsningsfond har upprättats. Paragrafen motsvarar 20 § i gällande lag.

10 §. *Krigsfartyg och andra statsfartyg.* I paragrafen finns särskilda bestämmelser beträffande krigsfartyg och fartyg som används för andra än kommersiella ändamål. Paragrafen motsvarar 21 § i gällande lag.

11 §. *Kapitlets tillämpningsområde.* I paragrafen finns stadganden om tillämplig lag i mål som gäller ansvarsbegränsning. Paragrafen motsvarar 22 § i gällande lag.

10 kap. Om ansvar för oljeskada

1 §. *Ansvar för oljeskada orsakad av fartyg.* I kapitlets enda paragraf hänvisas i fråga om oljeskador till lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg (401/80). Lagen grundar sig på den internationella konventionen om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 80/80). Ett protokoll till konventionen har godkänts år 1992. I samband med att stadgandena som förutsätts för ratifikation av protokollet intas i den nationella lagstiftningen, kommer man att föreslå att den civilrättsliga regleringen gällande ersättning av oljeskador intas i 10 kap. i sjölagen. Motsvarande reglering i Norge och Danmark ingår redan nu i sjölagen. I Sverige har man också för avsikt att införa denna nya lagstiftning i sjölagen.

11 kap. Om ansvar för atomskada

1 §. *Ansvar för atomskada orsakad av fartyg.* I kapitlet hänvisas till atomansvarighetslagen (484/72) i fråga om ansvaret för atomskada.

Inom den Internationella sjöfartsorganisationen, som underlyder FN, bereds för närvarande en konvention, som gäller ansvar vid transport av farliga ämnen till sjöss. Enligt den målsättning som organisationen ställt är det meningen att en diplomatkonferens skall hållas år 1996 för att godkänna den nya konventionen. Man har därför för avsikt att i framtiden i förslagets 11 kap. ta in ansvarsreglerna beträffande transport av farliga ämnen.

Motsvarande föreslås även i förslagen till nya sjölagar i de andra nordiska länder.

12 kap. Om begränsningsfond och begränsningsmål

Stadgandena i lagen om begränsningsfond

och begränsningsmål vid sjörettsligt ansvar, nedan lagen om begränsningsfond, föreslås att intas i detta kapitel. På grund av paragrafsystematiken i den gällande sjölagen kunde ovan nämnda stadganden av lagtekniska skäl inte tas in i sjölagen när de stiftades. Motsvarande stadganden ingår redan i de övriga nordiska ländernas gällande sjölagar.

Förslaget till ny struktur för sjölagen gör det möjligt att införa ifrågavarande stadganden i det lagsammanhang till vilket de på basis av sitt sakinnehåll hör.

Vissa språkliga ändringar har gjorts och dessutom ändringar gällande hänvisningarna som beror på att stadgandena införs i sjölagen.

1 §. *Kapitlets tillämpningsområde.* Tillämpningsområdet definieras i stadgandena.

Paragrafen motsvarar i sak 1 § lagen om begränsningsfond. Begreppet "oljeskadefond" används dock inte längre i paragrafen i fråga om sådan begränsningsfond som upprättas med stöd av oljeansvarighetslagen. Användningen av begreppet är inte nödvändigt och det kan dessutom förväxlas med begreppet oljeskyddsfond, som har en helt annan funktion vid ersättandet av oljeskador.

I paragrafens 3 mom. finns en hänvisning till lagförslagets 21 kap. gällande rättegång.

2 §. *Fondens storlek.* I paragrafen finns stadganden om bestämmande av begränsningsfondens storlek. Paragrafen motsvarar i sak 2 § lagen om begränsningsfond. På grund av att man inte längre använder begreppet oljeskadefond har formuleringen i paragrafens 2 mom. ändrats.

3 §. *Ansökan om upprättande av fond och därtill ansluten utredning.* I paragrafen regleras hur sökanden skall förfara vid upprättande begränsningsfond. Paragrafen motsvarar 3 § lagen om begränsningsfond med följande ändring. Det i paragrafen avsedda penningbeloppet skall deponeras hos länsstyrelsen och inte hos överexekutor. Ändringen är en följd av den lagstiftning angående avskaffande av magistraterna som trädde i kraft i december 1993.

4 §. *Upprättande av fond.* I paragrafen stadgas om domstolens uppgifter i samband med upprättandet av fonden. Paragrafen motsvarar 4 § lagen om begränsningsfond. Hänvisningarna i paragrafens 2 och 4 mom. har ändrats så att det motsvarar den föreslagna regleringen.

5 §. *Kungörelse om upprättande av fond.* I paragrafen stadgas om domstolens skyldighet att kungöra om att en fond har upprättats och

om förfarandet i anknytning till detta. Paragrafen motsvara 5 § lagen om begränsningsfond.

6 §. *Fondens förvaltare.* I paragrafen finns stadganden om sådana fall då en förvaltare skall förordnas, samt om dennes uppgifter. Paragrafen motsvarar 6 § lagen om begränsningsfond.

7 §. *Anmälan av fordran.* Paragrafen gäller anmälan om borgenärs fordran till domstol. Paragrafen motsvarar 7 § lagen om begränsningsfond.

8 §. *Försenad anmälan.* I paragrafen stadgas om rättsverkan av en försenad anmälan. Paragrafen motsvarar 8 § lagen om begränsningsfond.

9 §. *Upplösning av fond.* I paragrafen finns stadganden om när en begränsningsfond kan upplösas. Paragrafen motsvarar 9 § lagen om begränsningsfond.

10 §. *Anhängiggörande av begränsningsmål.* Paragrafen gäller det sätt på vilket begränsningsmål anhängiggörs. Paragrafen motsvarar 10 § lagen om begränsningsfond.

11 §. *Fondsammanträde.* I paragrafen finns stadganden om sammankallande av fondsammanträde, förberedelserna för detta och de ärenden som där behandlas. I paragrafen stadgas också om förfarandet om någon vill göra invändning mot det förslag till fördelning av fonden som har gjorts på fondsammanträdet. Paragrafen motsvarar 11 § lagen om begränsningsfond.

12 §. *Anhängiggörande av särskild talan.* I paragrafen finns stadganden om vilka som skall kallas till handläggningen då i 11 § 4 mom. nämnd anhållan om behandling av ärendet har gjorts. Paragrafen motsvarar 12 § lagen om begränsningsfond.

13 §. *Förskott.* Paragrafen gäller domstols rätt att förordna betalning av fordringar i förskott. Paragrafen motsvarar 13 § lagen om begränsningsfond.

14 §. *Fördelning av fonden.* I paragrafen finns stadganden om fördelning av begränsningsfonden och de frågor som därvid bör beaktas. Paragrafen motsvarar 14 § lagen om begränsningsfond.

15 §. *Rättsverkan av beslut.* I paragrafen stadgas om rättsverkan av laga kraft vunnit beslut. Paragrafen motsvarar 15 § lagen om begränsningsfond.

IV AVDELNINGEN.

AVTAL OM BEFORDRAN TILL SJÖSS

I denna avdelning finns samlade de stadganden i sjölagen, som gäller avtal om transport av gods och passagerare. I lagförslagets kapitel 13 och 14 finns nya stadganden om transport av styckegods och om befraktning av fartyg. Motsvarande stadganden finns delvis i 4 kap. i den nuvarande lagen. Lagförslagets 15 kap. motsvarar 4 a kap. i den gällande lagen med undantag av 15 §, som föreslås att ändras.

13 kap. Om transport av styckegods

Allmänna stadganden om transport av styckegods

1 §. *Definitioner.* Paragrafen innehåller definitioner av grundläggande begrepp rörande transport av styckegods. Uppställningen av begreppen motsvarar i stort artikel 1 i Hamburgreglerna. Motsvarande definitioner beträffande befraktningsavtal finns i 14 kap. 1 §.

Paragrafen innehåller inte någon definition av begreppet *transportavtal*. En sådan definition finns i artikel 1(6) i Hamburgreglerna. Enligt definitionen avses med avtal om sjötransport ett avtal, genom vilket en transportör mot frakt åtar sig att transportera gods till sjöss från en hamn till en annan. Om ett transportavtal förutom sjötransport även avser transport med ett annat transportmedel omfattas endast den transport som sker till sjöss av konventionens bestämmelser.

Haag-Visbyreglerna avser endast gods som transporteras enligt konossement. Konventionen hindrar dock inte en konventionsstat från att utvidga dess tillämpningsområde. Det föreslås att kapitlet skall göras tillämpligt också på andra transporter av styckegods än sådana som sker enligt konossement. Med transportavtal avses då avtal som dokumenteras med konossement, fraktsedel eller annat transportdokument eller som sker helt utan att något dokument utfärdas. Det föreslås att endast befordran enligt certeparti undantas från tillämpningsområdet.

För att beteckna den som åtar sig att transportera styckegods används i paragrafen uttrycket *transportör*. I sjölagen används genomgående uttrycket *bortfraktare* för att be-

teckna den som genom avtal åtar sig att befordra gods med fartyg för annan, befraktaren. Den utveckling som har ägt rum motiverar en mera nyanserad syn på avtalen. 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, t.ex. inlands-terminaler, än fartygets resa gör. Detta motiverar också att en annan terminologi används för partsförhållandena vid transport av styckegods än vid befraktning av fartyg. Enligt förslaget används uttrycket transportör för att beteckna den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods. Uttrycket bortfraktare skall endast användas vid befraktning.

I 123 § sjölagen regleras ansvaret när en annan transportör än den som har ingått transportavtalet helt eller delvis utför transporten. Någon definition av en sådan utförande transportör finns inte i sjölagen. För sådana utförande transportörer föreslås det särskilda begreppet *undertransportör*. Definitionen är av betydelse bl.a. med hänsyn till 35—37 §§ om ansvarsförhållandena vid undertransport.

I definitionen anges som en förutsättning att någon annan utför transporten i enlighet med ett uppdrag av transportören. Med detta avses att klargöra att uttrycket "undertransportör" kan omfatta inte bara den som genom ett avtal med den avtalslutande transportören har åtagit sig att utföra transporten eller en del av den, utan även den som utför transporten på grund av ett avtal med någon som åtagit sig uppdraget av den avtalslutande transportören. Också den som befinner sig längre ner i en avtalskedja och utför transporten, är undertransportör.

Termen *avsändare* betecknar transportörens motpart i avtalsförhållandet. På motsvarande sätt skall därför uttrycket *befraktare* fortsättningsvis avse endast avtalsparten i ett befraktningsförhållande. I sjölagen förekommer uttrycket *avlastare*. Anledningen till detta är att transportörens motpart i det enskilda transportavtalet själv kan utföra avlastarfunktionen, dvs. faktiskt avlämna godset på kaj eller i terminal, men lika gärna låta en fristående avlastare avlämna det. Uttrycket avlastare används endast när detta är nödvändigt med hänsyn till innehållet i ett stadgande.

I Hamburgreglerna artikel 1(3) har det engelska uttrycket "shipper" fått omfatta både

transportörens motpart och den som faktiskt avlämnar godset för 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 avlastaren och transportören kallas avlastningsförhållandet. Som exempel på en hithörande situation kan anges det fall att en säljare åtar sig att avlämna godset för transport när köparen har ingått transportavtalet.

Tillämpningen av stadgandena om transport av styckegods förutsätter inte att ett konossement har utfärdats. Stadgandena är även tillämpliga på avtal som har kommit till uttryck i andra dokument, t.ex. en sjöfraktsedel, och till och med då något dokument över huvud inte har utfärdats. I den definition av begreppet *transportdokument* som föreslås anges därför endast att dokumentet är bevis om ett transportavtal. Endast certepartier av olika slag faller utanför begreppsbestämningen. En närmare definition av begreppen konossement och sjöfraktsedel finns i 42 och 58 §§.

Slutligen innehåller paragrafen definitioner av uttrycken *konvention* och *konventionsstat*. Med uttrycket konventionen avses 1924 års internationella konvention rörande konossement med senare ändringar. I detta avseende hänvisas till det som har framförts i punkten 1.2. i den allmänna motiveringen.

2 §. *Kapitlets tillämpningsområde*. I denna paragraf anges det geografiska tillämpningsområdet för stadgandena om transport av styckegods. Stadgandena bör läsas samman med de begränsningar som följer av 3 och 4 §§. Motsvarande stadganden om tillämpningsområdet och om vilket lands lag som skall tillämpas på transporten ingår i 168 a § gällande sjölag.

Frågan om hur omfattande det tvingande transportansvaret skall vara blir bestämmande vid utformningen av dessa stadganden. Ett minimikrav är att stadgandena gör det möjligt att tillämpa internationellt enhetliga och konventionsbaserade regler på området i sådan fart som omfattas av den konvention Finland är ansluten till. I tillägg måste man säkerställa att den lösning som i nordisk regi valts för utformningen av lagstiftningen får genomslagskraft. De nya styckegodsreglerna, som i ut-

gångspunkt grundar sig på Hamburgreglerna med de modifieringar en fortsatt konventionsbindning till Haag-Visbyreglerna förutsätter, bör då utformas så att de blir tillämpliga i fart med nordisk anknötning. Lagförslaget innebär vissa avvikelser från det som gäller i Haag-Visbystater som genomför konventionens bestämmelser direkt i sin lagstiftning. Huvudsyftet med utbyggningen av lagstiftningen är att skapa tidsenliga regler vid inrikes och internordisk fart samt vid transporter mellan ett nordiskt land och ett utomnordiskt land oberoende av om detta är en Haag-Visbystat eller inte.

Till åtskillnad från den gällande regleringen föreslås nu som en gemensam nordisk lösning huvudregeln att domstolslandets lag (*lex fori*) skall bli tillämplig på styckegodstransport. Finsk rätt skall således i utgångspunkt tillämpas av finska domstolar. De nordiska ansvarsreglerna skall således enligt principen om domstolslandets lag tillämpas när tvist angående transport med nordisk anknötning anhängiggörs vid en domstol i ett nordiskt land. Förslaget innebär också att det inte vid sådan nordisk fart är möjligt att åsidosätta dessa stadganden genom att hänvisa till att lagen i en annan Haag-Visbystat skall bli tillämplig på transporten.

I enlighet med detta har stadgandena i paragrafen utformats på basis av en uppdelning i 1) inrikes fart i de nordiska länderna, 2) fart mellan de nordiska länderna, 3) fart från ett nordiskt land till ett utomnordiskt land och 4) fart till ett nordiskt land från ett utomnordiskt land, samt 5) annan fart från eller till en konventionsstat. De fyra första fallen har en sådan nordisk anknötning att stadgandena i kapitlet bör bli tillämpliga oberoende om parterna har avtalat något annat. Den nordiska lagstiftningen bör också i utgångspunkt täcka annan konventionsfart. I sådan konventionsfart där varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i något nordiskt land bör dock parterna ha rätt att avtala att transporten skall vara underställd lagstiftningen i en annan konventionsstat.

Stadgandena om tillämpningsområdet bör ses i samband med stadganden om jurisdiktions- och skiljeklausuler i 60 och 61 §§ och förslaget om behörig domstol i 21 kap. 4 §. Dessa paragrafer säkerställer att talan i det fall

att transporten har en nordisk anknötning också kan väckas i det nordiska land som transporten berör.

Enligt 1 mom. gäller stadgandena i kapitlet inrikes fart i Finland samt fart mellan Finland, Danmark, Norge och Sverige. Enligt 168 a § 1 mom. sjölagen skall vid transport mellan dessa länder lagen i den stat där avgångsorten är belägen tillämpas. I förhållande till den nuvarande regleringen innebär förslaget således att finsk rätt tillämpas av finska domstolar även när transporten äger rum från t.ex. Danmark till Norge. Eftersom stadgandena om transport av styckegods i stort sett föreslås bli identiska i de berörda länderna torde förslaget inte medföra några praktiska problem. Principen om tillämpning av domstolslandets lag modifieras dock genom stadgandet att på inrikes transporter skall tillämpas lagen i den stat där transporten utförs. Förslaget tar till denna del bl.a. sikte på den situationen, att man i de nordiska länderna eller något av dem skulle vilja införa ett enhetligt ansvarssystem för alla eller vissa inrikes transporter.

Liksom i gällande sjölag avses i stadgandet den avtalade sträckningen för transporten.

I 2 mom. anges vid vilken annan fart än den som avses i 1 mom. den finska sjölagen är tillämplig. Momentet har utformats med artikel 2 i Hamburgreglerna som förebild. Det framgår av 2 mom. att innebörden av paragrafen är att allmänna internationellt privaträttsliga regler huvudsakligen får vika för tillämpningen av finsk lag när de förutsättningar som anges i paragrafen är uppfyllda. Om således t.ex. lastningshamnen ligger i en icke-konventionsstat och den avtalade lossningshamnen är belägen i Finland skall en finsk domstol tillämpa de föreslagna stadgandena också om t.ex. transportdokumentet innehåller en hänvisning till lagen på lastningsorten eller om transporten skulle ha en närmare anknötning till lagen på lastningsorten.

Enligt 2 mom. 1 punkten skall stadgandena tillämpas om den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat. Tillämpningen har knutits till den avtalade lastningshamnen, dvs. den lastningshamn som har överenskommit mellan avsändaren och transportören. Tillämpningen av stadgandena påverkas inte av att lastningen faktiskt sker i en hamn i någon annan stat än där den avtalade lastningshamnen är belägen. Detta gäller även om den faktiska lastningshamnen i ett sådant fall fram-

går av transportdokumentet. Bedömningen bör bli densamma också om en viss lastningshamn har avtalats men transportdokumentet ger transportören rätt att föreskriva en annan lastningshamn. Sjölagens stadganden om transport av styckegods skall också tillämpas om den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat men godset överhuvudtaget aldrig blir lastat, t.ex. därför att det har förstörts dessförinnan eller fartyget aldrig anländer till hamnen.

I 2 mom. 2 punkten föreslås att kapitlet skall vara tillämpligt om den avtalade lossningshamnen ligger i Finland, Danmark, Norge eller Sverige. Om den avtalade lossningshamnen ligger i någon annan stat som är bunden av Haag-Visbyreglerna och det inte följer av något annat stadgande att kapitlet skall tillämpas, skall en finsk domstol i första hand på grundval av internationella privaträttsliga regler fastställa till vilket lands lag transporten har sin närmaste anknytning och sedan tillämpa lagen i denna stat på transporten.

Kapitlet är tillämpligt om en enda lossningshamn har angetts i transportdokumentet. Avgörande för tillämpningen är således den avtalsslutande transportörens transportåtagande. Den omständigheten att transporten aldrig inleds eller avbryts före den avtalade lossningshamnen påverkar inte kapitlets tillämplighet. Avsikten är inte heller att en ändring av den avtalade lossningshamnen efter det att transporten har inletts skall påverka kapitlets tillämplighet.

Kapitlet blir vidare tillämpligt även om transportdokumentet dessutom innehåller t.ex. en generell omlastningsklausul som ger transportören rätt att lossa godset i någon annan hamn för vidare transport till den avtalade lossningshamnen.

Avsändaren och transportören kan stundom komma överens om att lossningen kan ske i en av flera uppgivna lossningshamnar i olika stater. Denna situation behandlas i 2 mom. 3 punkten. Kapitlet blir tillämpligt endast om den faktiska lossningshamnen ligger i Finland, Danmark, Norge eller Sverige. Det förutsätts således inte att samtliga alternativa lossningshamnar är belägna i dessa stater, utan det är tillräckligt att detta är fallet med en eller flera av de alternativa lossningshamnarna om lossningen faktiskt sker i en hamn som är belägen i något av de sagda länderna.

Enligt 2 mom. 4 punkten skall kapitlet också

tillämpas om transportdokumentet för transporten har utfärdats i en konventionsstat. Stadgandet kompletterar närmast 1 punkten och tar sikte på det fall att transportdokumentet har utfärdats i en annan stat än den där lastningsorten är belägen. Även om lastningsorten inte är belägen i en konventionsstat blir kapitlet tillämpligt på den grund att dokumentet utfärdats i en sådan stat. Det får antas att hänsyn i så fall tas till den ort, där dokumentet enligt dess text har utfärdats.

Enligt 2 mom. 5 punkten skall kapitlet tillämpas om transportdokumentet anger att konventionen eller en på den grundad lag skall tillämpas på transporten. Vanligen innehåller en s.k. paramountklausul endast en hänvisning till den ifrågavarande konventionen. Den normala verkan av en sådan klausul blir alltså att den finska lagstiftning, genom vilken den ifrågavarande konventionen har genomförts, blir tillämplig. Om transporten inte berör Finland, Danmark, Norge eller Sverige kan däremot 3 mom. leda till tillämpning av någon annan konventionsbaserad lagstiftning. Stadgandet tar sikte på att undvika de svårigheter som är förknippade med frågan vilken konventionsstats lag som skall tillämpas om detta inte har specificerats i dokumentet. Om ingen bestämd konventionsstats lag skall tillämpas enligt klausulen, leder den vid en bedömning av frågan vid en finsk domstol till att finsk rätt tillämpas. Om däremot den tillämpliga lagen har specificerats i bestämmelsen blir stadgandet om avtalsfrihetens gränser i 3 mom. tillämpligt.

Enligt 3 mom. kan avsändaren och transportören inom vissa gränser avtala om den tillämpliga lagen på transporten. Ett sådant avtal kan dock endast träffas om varken lastnings- eller lossningshamnen är belägen i Finland, Danmark, Norge eller Sverige. För andra än dessa transporter står det parterna fritt att avtala att på transporten skall tillämpas lagen i en viss annan stat som är bunden av konventionen. Stadgandet innebär en hänvisning till Haag-Visbyreglerna. Stadgandet innebär inte något krav på att hänvisningen skall avse lagen i någon sådan konventionsstat som avses i 2 mom.

Däremot kan avtal enligt 3 mom. inte träffas om att utesluta tillämpningen av konventionen när denna är tillämplig enligt de kriterier som den själv anger. Förslaget innebär till denna del en utvidgning av det som följer av Haag-Visbyreglerna själva. Enligt Haag-Visbyregler-

na finns det inte någon skyldighet att göra reglerna tillämpliga på den grund att lossningshamnen är belägen i en konventionsstat.

3 §. *Certepartifart*. I denna paragraf regleras kapitlets tillämplighet i förhållande till certepartifart. Paragrafen motsvarar artikel 2(3) och (4) i Hamburgreglerna. Paragrafen står i överensstämmelse med artikel 1 punkten b i Haag-Visbyreglerna, enligt vilken reglerna endast gäller konossement eller liknande handlingar som har utfärdats enligt ett certeparti från det handlingen reglerar rättsförhållandet mellan bortfraktaren och handlingens innehavare. Det framgår vidare av artikel 5 i Haag-Visbyreglerna att ingen bestämmelse i reglerna tillämpas på certepartier, men att om ett konossement utfärdas då ett fartyg har befraktats enligt certeparti är konossementet underkastat villkoren i reglerna. Regleringen påverkar inte funktionsfördelningen mellan parterna utan har till syfte att precisera att de tvingande bestämmelserna om konossement också gäller konossement som utfärdas enligt ett certeparti.

Enligt 160 § 1 mom. sjölagen bestämmer konossementet villkoren för godsets befordran och utlämnande såvitt angår förhållandet till mottagaren. I det föreslagna stadgandet talas om innehavaren av konossementet. Den nya terminologin är avsedd att framhäva att konossementet skall ha utställts till någon annan än befraktaren eller skall ha omsatts. Det är således den godtroende förvärvaren av konossementet som skall skyddas.

Som har nämnts i motiveringen till 1 § skall stadgandena om transport av styckegods som huvudregel inte gälla vid certepartier för hel- och delbefraktning. Har konossement utfärdats enligt ett certeparti blir dock stadgandena enligt 1 mom. tillämpliga på konossementet i den mån detta bestämmer rättsförhållandet mellan transportören och innehavaren av konossementet. Detta överensstämmer med vad som för närvarande gäller enligt 168 a § 2 mom. sjölagen. Det sagda innebär att konossementet måste vara utfärdat till annan än befraktaren eller måste vara omsatt. Om en befraktare i egenskap av köpare har löst in ett konossement som har utfärdats till säljaren, kan befraktaren göra gällande 49 § 3 mom. och 50 §.

I stadgandet talas om förhållandet mellan transportören och innehavaren av konossementet. Med transportör avses i detta sammanhang den som är bortfraktare enligt certepartiet. I

förhållande till innehavaren av konossementet är han emellertid en sådan transportör som avses i kapitlet om transport av styckegods.

Enligt 2 mom. skall kapitlet inte tillämpas på kvantumkontrakt och andra liknande ramkontrakt om transport av gods fördelat på flera resor. Däremot skall stadgandena tillämpas på enskilda resor som utförs på grund av ramkontraktet om de övriga förutsättningarna för tillämpning är för handen. I förtydligande syfte nämns uttryckligen att stadgandena inte skall tillämpas på en enskild resa som utförs enligt certeparti. Också i ett sådant fall skall stadgandena emellertid tillämpas på konossement när detta bestämmer förhållandet mellan transportören och innehavaren av konossementet. Motsvarande bestämmelser finns i artikel 2(4) i Hamburgreglerna. Övriga stadganden om kvantumkontrakt finns i 14 kap. 42—51 §§.

Stadgandena om transport av styckegods är inte heller tillämpliga på ett transportavtal som är underkastat en internationell konvention om annan transport än sjötransport som är bindande för Finland. Sådana bestämmelser finns t.ex. i konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg (CMR) (FördrS 50/73) och i konventionen angående godsbefordran på järnväg (CIM) (FördrS 5/85).

4 §. *Avtalsbestämmelser*. I paragrafen anges i vilken utsträckning stadgandena i kapitlet är tvingande. Paragrafen motsvarar i huvudsak 168 § sjölagen samt artikel 3(8) i Haag-Visbyreglerna och artikel 23 i Hamburgreglerna.

I 1 mom. slås fast att stadgandena om transport av styckegods är tvingande med de undantag som framgår av 2 och 4 mom. Varje avtalsklausul som strider mot dessa stadganden är således ogiltig också om den gäller t.ex. preskription, se 19 kap. 1 § 1 mom. 4 punkten och 2 mom, eller jurisdiktion eller skiljedom, se 60—61 §§. I sistnämnda paragrafer ingår emellertid mera detaljerade stadganden om jurisdiktionsklausuler och skiljeklausuler. För att det inte skall föreligga någon oklarhet om vad som i övrigt gäller när avtalet innehåller en ogiltig klausul har det angetts att övriga bestämmelser i avtalet förblir giltiga.

Ett avtalsvillkor, varigenom en förmån på grund av försäkring av godset tillfaller transportören, s.k. benefit of insurance -klausul, eller liknade överenskommelser skall liksom tidigare likställas med ansvarsfriskrivning. Det har därför uttryckligen angetts att klausuler av

detta slag är ogiltiga. Detta motsvarar vad som för närvarande stadgas i 168 § 1 mom. sjölagen.

I 2 mom. finns en uppräknig av de stadganden som undantas från den tvingande regleringen. De stadganden som enligt momentet är dispositiva saknar motsvarighet i Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna och är således inte konventionsbaserade. Motsvarande stadganden i sjölagen är dispositiva. Stadgandena gäller förhållandet mellan de ursprungliga avtalsparterna och saknar väsentligen betydelse för tilliten till transportdokumenten. Skäl har därför inte ansetts föreligga att göra stadgandena tvingande.

I momentet ingår också ett uttryckligt stadgande om att den tvingande regleringen inte utgör hinder för att träffa en överenskommelse om uppgörande av gemensamt haveri. Stadgandet motsvarar det som föreskrivs i 168 § 2 mom. gällande sjölag och någon ändring i sak åsyftas inte.

Vidare föreslås i momentet att transportören kan påta sig ett längre gående ansvar och förpliktelser än vad som följer av stadgandena om transport av styckegods. Stadgandet motsvarar artikel 5 i Haag-Visbyreglerna och artikel 23(2) i Hamburgreglerna.

Stadganden om transportörens rätt att friskriva sig från ansvarighet för levande djur och däckslast samt för tiden före lastningens början och efter lossningens slut ingår i 168 § 2 mom. gällande sjölag. Bakgrunden för stadgandena är att Haag-Visbyreglernas motsvarande regler i artikel 1 (c) och (e) begränsar konventionens tillämpningsområde så att avtalsfrihet på dessa områden inte står i strid med konventionen. I Hamburgreglerna finns inte motsvarande begränsningar eller undantag. Som det tidigare redogjorts för har de nordiska länderna också i förslagets Haag-Visbyalternativ valt att ta Hamburgreglerna som grund för den nya lagstiftningen i den utsträckning detta inte står i konflikt med en fortsatt konventionsbindning till Haag-Visbyreglerna. Mot denna bakgrund har det förenämnda stadgandena i 168 § 2 mom. sjölagen inte tagits in i lagförslaget.

I fråga om regleringen av transportörens ansvar för skada före lastning och efter lossning har artikel 7 i Haag-Visbyreglerna vid de nordiska förhandlingarna tolkats så att det inte föreligger något krav för lagstiftaren att upprätthålla transportörens rätt till friskrivning i dessa situationer. Inledningen i artikel 7 ”Ingen bestämmelse i denna konvention skall hindra...”

hänvisar enbart till konventionens egna bestämmelser. Haag-Visbyreglerna medför således inte en konventionsförpliktelse för de nordiska länderna att upprätthålla avtalsfriheten i fråga om transportskadorna före lastningen och efter lossningen. I andra länder såsom USA har det ansetts att inte heller Haagreglerna utgör hinder för nationella tvingande lagregler (Harter Act) under tiden före lastningen och efter lossningen. Den moderna linjefartens speciella förhållanden och den nya kommersiella praxisen på transportområdet förutsätter också en anpassning av lagstadgandena om styckegods-transport till de ändrade förhållandena.

Ansvarsperioden bestäms i förslagets 24 § och har sin grund i artikel 4 i Hamburgreglerna. Ansvaret för däckslast och levande djur följer av de allmänna ansvarsreglerna samt de specialstadganden som finns i fråga om däckslast i 13 och 34 §§ och ifråga om levande djur i 27 §.

I 168 § 3 mom. gällande sjölag ingår ett stadgande som ger transportören en viss rätt att förbehålla sig frihet från ansvarighet för transportskadorna som uppstår medan godset är i en undertransportörs vård. Stadgandet har med vissa ändringar intagits i förslagets 35 § 2 mom.

När ett transportavtal är underkastat konventionen eller motsvarande nationella lagstiftning åligger det enligt 3 mom. transportören att upplysa om detta i det transportdokument som han använder. Det skall också framgå av transportdokumentet att villkor som strider mot den tvingande regleringen är ogiltiga. Detta sker vanligen genom att transportdokumentet innehåller en s.k. paramountklausul som medför att konventionen blir tillämplig även om tvist blir anhängig i en stat som inte är bunden av konventionen. Idag innehåller paramountklausulerna inte någon uppgift om verkan av bestämmelser som strider mot tvingande stadganden. För att en sådan klausul skall motsvara kraven enligt paragrafen måste den således formuleras på ett annat sätt än hittills. I artikel 23 i Hamburgreglerna finns även intagen en bestämmelse om påföljderna för det fall att transportören åberopar sig på ogiltiga villkor eller försummar sin upplysningsplikt. Något motsvarande stadgande har inte ansetts vara nödvändigt i kapitlet.

Det är även i fortsättningen skäl att låta transport av ovanligt gods eller transport under särskilda förhållanden falla utanför den tving-

ande regleringen. Detta framgår av 4 mom. Momentet motsvarar 168 § 4 mom. sjölagen. Det föreslås dock att momentet skall gälla generellt och inte såsom motsvarande stadgande i sjölagen endast under förutsättning att ett särskilt mottagningsbevis utfärdas för godset.

Avlämnande och mottagande av godset för transport

5 §. *Avlämnande av godset.* Såväl Haag-Visbyreglerna som Hamburgreglerna saknar bestämmelser om avlämnande av godset. Där emot finns det stadganden om avlämnande i 89 § 1 mom. sjölagen. Där sägs att godset skall avlämnas vid fartygets sida. Stundom innehåller avtalet bestämmelser om var och när godset skall avlämnas till transport. Dessa avlastningsvillkor för linjefart bör hållas i sär från de linjefartsvillkor (*liner terms*) som behandlas i kapitlet om befraktningsavtal. Avlastningsvillkoren blir del av avtalet på det sätt som gäller för standardavtal i allmänhet och åsidosätter i den utsträckning frågan regleras i villkoren lagens dispositiva stadganden om avlämnandet. Den moderna styckegodshanteringens föregår emellertid inte så att godset skulle avlämnas vid fartygets sida. I dag har linjen ofta en egen terminal, i vilken godset tas emot för transport. Vidare finns det självständiga organisationer som handhar lastningen och lossningen av fartyg. Godset avlämnas vanligtvis till ett terminalföretag som förvarar det till dess att det kan föras ombord.

Detta är regel vid linjetrafik som anlöper större hamnar. Närmast utomlands förekommer det transporter av styckegods 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 därför att godset skall avlämnas på den plats som transportören har angett om avtalsparterna inte har kommit överens om annat. 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 släpvagnar och påhängsvag-

nar, placera farligt gods på anvisad plats osv. samt också i övrigt planera lastningen och stuvningen av godset.

Paragrafens andra mening har sin motsvarighet i 90 § 2 mom. sjölagen. Någon ändring i sak i förhållande till gällande rätt åsyftas inte på denna punkt. Endast ordvalet har anpassats till förhållandena vid styckegodshantering. Det framgår därför av stadgandet att transportören inte ensam har bestämmanderätten över hur godset skall avlämnas. Även avsändarens synpunkter på godsets stuvning bör beaktas.

Med sättet för avlämnandet förstås dels den ordning i vilken godset avlämnas, dels det sätt på vilket godset skall anpassas till ombordtagandet. När godset avlämnas vid en terminal har ordningen och sättet för avlämnandet normalt ingen betydelse. Vid vissa typer av styckegodstransporter kan det dock vara viktigt för transportören att godset avlämnas på något särskilt sätt.

När det gäller godsets skick har beträffande emballage praxis vid olika fart och för olika slag av gods stor betydelse. 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, vars yttermått passar in i systemet.

Det åligger vidare avsändaren att sörja för att godset kan hanteras och transporteras på ett säkert sätt. Godset skall således vara förpackat så att det vid en normal hantering och transport inte kommer till skada. Är godset förpackat på gängse sätt blir det därför vanligtvis transportören som får svara för uppkomna skador. Kravet på emballage varierar dock beroende på transportens sträckning och för olika typer av varor. Fabriksnya bilar transporteras t.ex. vanligen helt oemballerade. Vid sådana transporter uppkommer ofrånkomligt vissa skador. Om skadorna framstår som normala och endast är av ringa omfattning är transportören fri från ansvar. I modern linjefart har emellertid skadefrekvensen kunnat nedbringas i en allt större utsträckning beroende på att bilarna lastas och lossas med speciell roll on/roll off -teknik, dvs. 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.

Ett speciellt problem föreligger när avsändaren packar en container eller liknande transportanordning och därefter avlämnar den till transportören. I dessa fall räcker det inte med att de enskilda godsensheterna är tillfredsställande packade. Även den inre stuvningen i transportanordningen måste vara sådan att godset inte skadas, t.ex. genom att komma i rörelse inne i anordningen. Som framgår av 6 § har transportören i och för sig skyldighet att i skäligen omfattning undersöka hur godset har förpackats. När godset vid avlämnandet är stuvat i en container eller liknande transportanordning behöver han dock besiktiga denna invändigt endast när det finns skälig anledning att misstänka att godset är bristfälligt förpackat.

I 89 § 1 mom. sjölagen anges också att bortfraktaren skall ta ombord godset och ombesörja stuvningen. Det föreligger inte skäl att ta in ett motsvarande stadgande i kapitlet. Parternas skyldigheter framgår redan av att godset skall avlämnas på den plats som transportören har angett.

6 §. *Undersökning av förpackningen.* Paragrafen saknar direkt motsvarighet i såväl Haag-Visbyreglerna som Hamburgreglerna. Den motsvaras i vissa delar av 152 § och 161 § 2 och 3 mom. i gällande sjölag.

I 1 mom. anges transportörens allmänna skyldighet att i skälig omfattning 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 godsensheter som transportanordningar för enhetslastning, t.ex. containers 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, 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.

Stadgandet i andra meningen tar sikte bl.a. på transport av containers eller fordon med last. Det förefaller inte vara realistiskt eller

lämpligt att vid sådana transporter ålägga transportören skyldighet att öppna varje transportanordning av enhetskaraktär för att kontrollera att stuvningen har skett på vederbörligt sätt. Det föreslås därför att transportörens skyldighet att undersöka stuvningen av lasten i container eller fordonet skall gälla endast de fall då det finns en särskild anledning att misstänka brister av något slag. En 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 alltså inte öppna denna för invändig kontroll utan skall endast kontrollera anordningens yttre tillstånd. Om emellertid transportören har anledning att misstänka bristfälligheter i fråga om förpackning, stuvning eller säkring måste han dock besiktiga transportanordningen även invändigt.

I 2 mom. behandlas transportörens åligganden när brister har upptäckts vid undersökningen av godset. Transportören skall då underrätta avsändaren om bristerna. I första hand skall avsändaren ges tillfälle att undanröja dem. Kan detta inte ske och är bristerna inte av det slaget att transportören skäligen kan avlägsna dem, är transportören inte skyldig att transportera godset. Den omständigheten att transportören trots bristerna i förpackningen låter transportera godset medför inte nödvändigtvis att transportören förlorar rätten att göra gällande frihet från ansvar på grund av den bristfälliga förpackningen. För de åtgärder som transportören vidtar för att avhjälpa bristerna skall han ha rätt till ersättning av avsändaren.

I 48—50 §§ behandlas transportörens undersökningsplikt och verkan av att han inte gör en anteckning i transportdokumentet om de brister han har upptäckt vid undersökningen.

En sådan underrättelse som avses i momentet kan även lämnas till avlastaren såsom ombud för avsändaren.

7 §. *Farligt gods.* Paragrafen motsvarar 92 § sjölagen samt artikel 13(1) och (2) i Hamburgreglerna. Den anger avsändarens skyldigheter vid transport av farligt gods.

I 1 mom. ingår stadganden om märkning av godset och avsändarens upplysningsplikt. Det ankommer på avsändaren att se till att godset är märkt. Däremot finns det inga stadganden i kapitlet om hur farligt gods skall förpackas och

hanteras. Sådana föreskrifter förekommer i den offentlighetsrättsliga lagstiftningen. Om avsändaren försummar sina skyldigheter enligt denna paragraf kan han bli ansvarig enligt 41 § för den skada som uppkommer.

Stadgandet innehåller inte någon definition av begreppet farligt gods. Begreppet skall endast ses som en samlingsbenämning på olika ämnen som på ett eller annat sätt kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom. För en närmare bestämning måste ledning sökas i första hand i de offentlighetsrättsliga reglerna.

Stadganden och bestämmelser om farligt gods finns i kapitel VII i 1974 års konvention om säkerhet för människoliv till sjöss (FördrS 11:81) den s.k. SOLAS-konventionen, förordningen om transport av farliga ämnen på fartyg (357/80) och i sjöfartsstyrelsens beslut som getts med stöd av denna förordning. Förordningen gäller transport av farliga ämnen i förpackningar, transportbehållare, containers eller liknande anordningar. Enligt förordningen skall avlastaren sörja för att farligt ämne är förpackat och märkt på det sätt som avses i förordningen. I förordningen avses med farligt ämne sådant ämne som på grund av sina egenskaper, såsom explosions-, brand- eller strålningsfarlighet, giftighet eller frätande verkan kan medföra skada för människor, egendom eller miljön. Förordningen innehåller liksom SOLAS 1974 kap. VII en klassificering av farliga ämnen. Genom sjöfartsstyrelsens beslut av den 9 november 1992 om transport av farliga ämnen skall IMDG-koden (International Maritime Dangerous Goods Code) tillämpas om inte sjöfartsstyrelsen särskilt har förordnat annat. Också i IMDG-koden uppräknas och klassificeras farliga ämnen.

Även om det ifrågavarande godset inte skulle omfattas av föreliggande säkerhetsföreskrifter kan det anses som farligt enligt denna paragraf.

Enligt 92 § sjölagen åligger det avlastaren att lämna upplysning om godsets farliga beskaffenhet och om de åtgärder som fordras för att förebygga skada. Det framgår emellertid av 97 § sjölagen att befraktaren hålls ansvarig för skada som orsakas av att farligt styckegods har lastats utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet.

I den föreliggande paragrafen föreslås det att upplysningsplikten läggs på avsändaren. På så sätt blir den upplysningsskyldige och den ansvarige samma person. Upplysningen skall lämnas till transportören. Om avlastaren lämnar

godset till en undertransportör skall avsändaren se till att också denna undertransportör underrättas om godsets farliga beskaffenhet och de säkerhetsåtgärder som kan vara påkallade.

Enligt förslaget föreligger en absolut skyldighet för avsändaren att märka farligt gods. Eftersom sättet att märka godset kan variera beroende på vilken typ av gods det är fråga om, har det inte närmare angetts hur märkningen skall ske, endast att den skall göras på ett lämpligt sätt. Om däremot särskilda märkningsföreskrifter, såsom t.ex. symboler, gäller för det ifrågavarande godset utgör ett brott mot dessa föreskrifter också ett avtalsbrott i förhållandet mellan avsändaren och transportören.

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

I 2 mom. finns ett stadgande om avsändarens upplysningsplikt även i andra fall än när godset är farligt. Stadgandet gäller t.ex. det fall att godset är av sådan beskaffenhet att transporten kan medföra risker eller väsentliga olägenheter. Stadgandet motsvarar 92 § 2 mom. sjölagen. Som exempel kan nämnas krigskontrollband eller gods av annan känslig natur, som kan föranleda internationella förvecklingar eller i vart fall betydande olägenheter för transportören såsom embargo eller dylikt.

Särskilda stadgandena om ansvar finns i 41 §. Här kan också erinras om skyldigheten enligt 10 § att i vissa fall betala frakt trots att godset inte finns i behåll vid transportens slut.

8 §. *Gods som fordrar särskild vård.* Paragrafen motsvarar 93 § 1 mom. sjölagen.

I stadgandet föreslås en skyldighet att lämna upplysning om när gods fordrar särskild vård.

Stadgandet grundas på tanken att avsändaren är den som bäst känner till godset och de särskilda krav på vården av detta som kan föreligga. Vad som skall avses med särskild vård får avgöras från fall till fall. Hänsyn bör bl.a. tas till den utsträckning i vilken gods av det ifrågavarande slaget transporteras till sjöss och i vilken den ifrågavarande transportören utför sådana transporter. Av en yrkesmässig transportör kan man kräva en ganska omfattande varukännedom.

Vid behov skall godset märkas. Detta föreslås för att så långt möjligt eliminera risken för sammanblandning av gods med olika vårdbehov. Märkning av gods som kräver särskild vård kan vara särskilt önskvärd om godset omlastas under transporten. 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 25 § 1 mom. är nämligen transportören helt fri från ansvar om han kan visa att fel eller försummelse inte har förelegat på hans sida. Om transportören under transporten upptäcker att åtgärder måste vidtas för vården av godset, och kostnaderna för vården följaktligen inte har kunnat beaktas i frakten, har transportören rätt till ersättning för kostnaderna för vården.

Stadgandet i 93 § 2 mom. sjölagen om pengar, värdepapper och dyrbarheter föreslås utgå såsom onödigt. 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.

9 §. *Kvitto på mottagandet av godset.* Stadgandena om utfärdande av bevis på godsets mottagande finns i 94 § sjölagen. Med kvitto i 1 mom. avses i första hand s.k. styrmanskvitto eller liknande mottagningshandling som utfärdas av befälhavaren eller styrmannen. I modern linjefart är dock vanligt att en självständig terminaloperatör här bemyndigats att utfärda kvitton på mottagen last, s.k. terminalkvitton. Utformningen av 1 mom. har anpassats till detta. Att transportören kan bemyndiga någon annan att i sitt ställe underteckna ett kvitto på mottaget gods följer av vanliga

fullmaktsregler. Stadgandet gäller såväl transportören som en undertransportör.

Kvitto behöver endast utfärdas om avlastaren begär det. Ett kvitto av detta slag har, till skillnad från exempelvis konossementet, endast funktionen av bevis om att visst gods har mottagits.

När godset avlämnas kan även konossement och andra transportdokument utfärdas. Paragrafens 2 mom. innehåller en hänvisning till de lagrum som är tillämpliga på dessa dokument.

10 §. *Frakt.* Paragrafen motsvarar 124 och 125 §§ sjölagen. Motsvarande stadganden om frakt vid resebefraktning finns i 14 kap. 6 och 24 §§.

Med stadgandet i 1 mom. om gängse frakt åsyftas inte någon principiell ändring i förhållande till gällande regler. På linjefartens område följer frakten visserligen normalt prislistor och tariffer som transportören har offentliggjort i förväg. Det föreslagna stadgandet om den tidpunkt som skall läggas till grund för beräkningen av frakten är emellertid med tanke på den mindre sjöfarten av betydelse. Enligt förslaget skall för godset betalas den frakt som är gängse vid den tidpunkt då godset avlämnas för transport.

Stadgandet i andra meningen att frakten förfaller till betalning redan när godset mottas för transport föreslås såsom en anpassning till praxis enligt vilken styckegodsfrakt i regel skall betalas i förskott.

Stadgandena i 2 mom. bygger liksom 125 § sjölagen på huvudprincipen att frakt skall utgå endast för gods som finns i behåll vid transportens slut. Från denna regel har gjorts vissa undantag. De överensstämmer principiellt med motsvarande undantagsregler i 14 kap. 24 § 1 mom. och det kan här hänvisas till vad som närmare anförs i motiveringen till sistnämnda paragraf.

I 3 mom. ingår ett stadgande om återbäring av frakt. Har frakten erlagts skall den betalas tillbaka om transportören enligt 2 mom. inte har rätt till frakt.

11 §. *Frånträdande och avtalsbrott.* I paragrafen behandlas avsändarens rätt att frånträda transportavtalet, dvs. att avbeställa transporten, transportörens rättigheter när godset inte avlämnas i tid samt avsändarens och mottagarens rätt att kräva att en redan inledd transport skall avbrytas. Motsvarande frågor regleras i 131—134 §§ sjölagen.

Förslaget utgår från att det är skäl att

behandla frånträdande och dröjsmål med avlämnande av godset för transport separat beträffande transport av styckegods och beträffande befraktning. Vid resebefraktning måste de ifrågavarande stadgandena utformas med beaktande av stadgandena om överliggetid. Vid styckegodstransport är de frågor som uppkommer beträffande lastning och lossning av godset andra och delvis enklare än vid resebefraktning. Också generellt är det möjligt att förenkla stadgandena om frånträdande och dröjsmål med avlämnandet så att de bättre stämmer överens med internationellt godtagna regleringar än vad stadgandena i den gällande sjölagen gör.

Enligt 1 mom. har avsändaren rätt att frånträda avtalet innan transporten har börjat mot att han betalar ersättning för fraktförlust och annan skada till transportören.

Ersättning vid frånträdande skall beräknas på samma sätt som enligt gällande rätt. Vid transport av styckegods blir det emellertid mera sällan än vid resebefraktning fråga om att göra avdrag för frakt för annat gods som transportören tar med på grund av tillbakaträdandet. Kapacitetsförhållandena vid linjefart är ofta sådana, att transportören kan ta med mera gods oberoende av om en enskild avsändare frånträder avtalet eller inte. I så fall är det inte frånträdandet som har gjort det möjligt för transportören att ta med annat gods.

Enligt 2 mom. kan dröjsmål med avlämnande av godset ge transportören rätt att häva transportavtalet och kräva ersättning för fraktförlust och annan skada. Hävningsrätt föreligger om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott. Stadgandet hänvisar således i överensstämmelse med allmänna avtalsrättsliga principer till en väsentlighetsbedömning av den förlust eller olägenhet som uppkommer på transportörens sida.

I momentet nämns inte särskilt det fallet att godset enligt avtalet skall transporteras till bestämmelseorten inom en avtalad tid. Det blir beroende på tolkningen av avtalet huruvida varje överskridande av tiden skall anses utgöra ett väsentligt avtalsbrott. Vid tolkningen bör betydelse tillmätas den omständigheten att tidsfaktorn tillmäts en allt större betydelse vid transporter.

Kapacitetsförhållandena i linjefarten är ofta sådana att det inte spelar någon större roll för transportören med vilket fartyg på linjen godset går med. Detta kan vara fallet även om

godset enligt avtalet skall gå med ett bestämt fartyg. En sådan angivelse är ofta avsedd att tillförsäkra avsändaren transport vid den angivna tiden. Tidsangivelsen måste i allmänhet anses vara en förutsättning för att dröjsmål ger transportören rätt att häva avtalet.

En annan fråga är hur länge transportören är skyldig att vänta eller att uppskjuta avgången om godset inte avlämnas i tid. Vid linjefart måste utgångspunkten vara att avgången normalt inte skall kunna bli fördröjd på den grund att ett enskilt parti inte avlämnas för transport på det sätt som har förutsatts. Avsändaren måste således finna sig i att fartyget avgår utan att detta utgör dröjsmål på transportörens sida. Det att avsändaren måste vänta till nästa avgång innebär emellertid inte att transportören också skall ha rätt att häva avtalet och kräva ersättning för fraktförlust. Hävningsrätten måste därför bero på om dröjsmålet på avsändarens sida ur transportörens synvinkel utgör ett väsentligt avtalsbrott t.ex. genom att transportören påförs en väsentlig förlust eller olägenhet i form av utrymmesförhållanden eller uppläggning av resan om man måste avvika från linjen.

Enligt momentet skall en transportör som vill häva avtalet meddela sin avtalspart om hävningen inom en skälig tid efter det att avsändaren frågat om det, dock senast då godset mottas för transport. En skälig tid bör i detta fall i regel vara förhållandevis kort. Om transportören inte meddelar om hävningen inom en skälig tid förlorar han rätten att häva avtalet på grund av det ifrågavarande dröjsmålet. Transportören skall lämna meddelande om hävningen först efter det att förutsättningarna för hävning har blivit uppfyllda.

Paragrafens 3 mom. gäller det fallet att avsändaren eller mottagaren kräver att transporten skall avbrytas och godset utlämnas på någon annan ort än bestämmelseorten. I dessa fall har transporten således vanligen redan inletts. Om transporten avbryts på grund av en sådan begäran har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada. Beträffande beräkningen av ersättningen gäller det som har anförts i motiveringen till 1 och 2 mom. Närmare stadganden om omständigheter som påverkar ersättningens storlek finns i 14 kap. 32 § 2—4 mom.

Transportören behöver inte tillmötesgå avsändarens eller mottagarens krav om ett avbrott i transporten om det skulle medföra

väsentlig skada eller olägenhet för honom eller för någon annan avsändare. En sådan skada kan tänkas uppkomma t.ex. genom dröjsmål som en uppfyllelse av kravet skulle förorsaka.

I 4 mom. finns en hänvisning till 14 kap. 32 § 2—4 mom. som gäller omständigheter som påverkar beräkningen av ersättningen.

Transporten

12 §. *Transportörens plikt att tillvarata lastägarens intressen.* Paragrafens 1 mom. motsvarar 98 § och 101 § 1 mom. sjölagen. 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.

Vid transport av styckegods har transportören en betydande frihet att välja hur godset skall transporteras till bestämmelseorten. Han har således rätt att inom ramen för stadgandet välja den transportväg som är ändamålsenligast. I detta avseende skiljer sig nordisk praxis från engelsk rätt som förhåller sig restriktivt till denna valrätt.

Enligt 98 § 2 mom. sjölagen får deviation, dvs. avvikelser från den avtalade eller sedvanliga resvägen, företas endast för att rädda människoliv eller bärga fartyg eller gods eller av någon annan skälig anledning. Ett motsvarande stadgande saknas i förslaget. I stället framgår det av 25 § i vilka fall en deviation får företas utan att den medför ansvar för transportören.

Transportörens skyldighet att ta vård om godset och att ta till vara lastägarens intressen i fråga om godset inträder när transportören mottar godset och upphör när han lämnar ut det. Det har dock inte ansetts nödvändigt att precisera de olika åtgärder som åligger transportören. Om godset inte kan utlämnas har transportören möjlighet att ensidigt befria sig från vårdplikten genom att lägga upp godset i förvar enligt 21 §.

Omsorgsplikten kan också innebära en skyldighet att företräda lastägaren gentemot tredje man och vidta nödvändiga åtgärder med avseende på godset. Detta behandlas i 16 §. Skyldigheten att tillvarata lastägarens intressen gäller endast lasten, inte lastägarens eventuella andra kommersiella intressen.

I 2 mom., som svarar mot 76 § sjölagen, behandlas transportörens skyldighet att hålla

fartyget i behörigt skick. Uttrycket sjövärdighet i 76 § 1 punkten har använts för att beteckna ett fartygs sjöduglighet i teknisk mening. Sjövärdigheten i nämnda paragraf omfattar inte andra element i fartygets behöriga skick såsom bemanning och proviantering, dvs. den s.k. resevärdigheten, eller lastrummens lämplighet att föra last, den s.k. lastvärdigheten. Dessa framgår ur 76 § 2 och 3 punkten gällande sjölag. I svensk sjörättslig terminologi har uttrycket tolkats på samma sätt som i Finland medan i dansk och norsk terminologi sjövärdighetsbegreppet i detta sammanhang också omfattar rese- och lastvärdigheten.

I syfte att göra de nordiska sjölagarna innehållsmässigt så lika som möjligt föreslås att sjövärdighetsbegreppet i paragrafen anpassas till den danska och norska metodiken, vilket också kommer att föreslås för svensk del. Det föreslås därmed att sjövärdighetsbegreppet i sjölagens kapitel om befordran av gods utvidgas i förhållande till sjölagens nuvarande terminologi till att omfatta även fartygets rese- och lastvärdighet.

Enligt förslaget blir sjövärdighetsbegreppet inte längre något absolut eller enhetligt begrepp. Sjövärdigheten blir relativ och bestämningen av begreppet måste göras utifrån det sammanhang eller den avtalstyp det är fråga om. Den ändrade terminologin innebär dock ingen materiell förändring med avseende på redarens skyldigheter.

Sjövärdighetsbegreppet i lagstadgandena om fartygs säkerhet berörs dock inte.

Om transportören underlåter att uppfylla förpliktelserna om fartygets sjövärdighet kan hävning av transportavtalet och skadestånd komma i fråga som påföljder av detta avtalsbrott. Förutsättningarna för hävning av avtalet behandlas i 14 § och förutsättningarna för skadestånd i 25 och 26 §§.

Paragrafens 3 mom. motsvarar 101 § 2 mom. sjölagen och reglerar transportörens plikt att underrätta användaren eller den som denne har uppgett om att gods har gått förlorat, skadats eller försenats. I förhållande till gällande lag innebär detta en förändring i det avseende att underrättelse skall lämnas även när godset försenas. De berörda personerna kan ha ett lika starkt intresse av att få vetskap om en försening som om 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 istället underrätta lastägaren eller avsändaren i nu nämnd ordning.

13 §. *Däckslast.* Paragrafen motsvarar 91 § sjölagen. Den gäller transportörens rätt att transportera gods på däck. Den överensstämmer i huvudsak med vad som redan tillämpas i nordisk praxis. Paragrafen har dock utformats med artikel 9(1) och (2) i Hamburgreglerna som förebild. Haag-Visbyreglerna omfattar däremot enligt artikel 1 inte däckslast.

Enligt 1 mom. får gods transporteras på däck om detta är tillåtet enligt transportavtalet. I stadgandet har i förtydligande syfte tillagts att däckslastning inte strider mot transportavtalet i den mån en sådan lastning krävs enligt lag eller annan författning, t.ex. beträffande något visst slag av farligt gods.

Däckslastning kan innebära en större risk för att godset är skadat vid framkomsten. I 2 mom. föreslås därför i överensstämmelse med 160 § 1 mom. sjölagen och Hamburgreglerna att en 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 har lastats på respektive under däck.

Om transportören har underlåtit att göra anteckning i transportdokumentet om däckslastning eller om han vid en dokumentlös transport har underlåtit att mata in motsvarande upplysning i databasen, måste han på annat sätt visa att däckslastning har avtalats. 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.

På grund av risken för skada på gods som transporteras på däck krävs särskilda stadganden om transportörens ansvar. Sådana stadganden, vilka ansluter sig till Hamburgreglernas bestämmelser, finns i 34 §.

14 §. *Transportörens avtalsbrott.* Paragrafen gäller avsändarens rätt att häva avtalet på grund av avtalsbrott på transportörens sida. Den motsvarar delvis 126—127 §§ sjölagen, men gäller på samma sätt som 14 kap. 28 § i förslaget såväl dröjsmål som annat avtalsbrott.

Frågorna om avtalsbrott är emellertid mindre komplicerade vid styckegodstransport än vid certepartifart. Genom att de behandlas separat för dessa olika typer av fart, blir det möjligt att beakta olikheterna i förhållanden vid dem. Vid styckegodstransport finns det t.ex. inte skäl att förhålla sig lika restriktivt till hävning som vid certepartifart. Detta sammanhänger med att transportörens förpliktelse vid transport av styckegods är generiskt bestämd. Den omständigheten att transporten inte kan utföras på det sätt som transportören har tänkt sig befriar honom inte från hans förpliktelse om transporten kan utföras på ett alternativt sätt. Det sagda gäller också om alternativet blir dyrare än det ursprungligen tänkta. Om transportören inte utför transporten med hänvisning till de ökade kostnaderna får avsändaren häva avtalet och kräva ersättning enligt allmänna regler för den kostnadsökning som han därigenom ådrar sig.

Enligt 1 mom. får avsändaren häva avtalet vid ett väsentligt avtalsbrott på transportörens sida. Detta gäller inte endast vid dröjsmål utan också vid annat avtalsbrott på transportörens sida, t.ex. avtalsstridig däckslastning av godset. Kravet att avtalsbrottet skall vara väsentligt motsvarar vad som gäller enligt allmänna avtalsrättsliga principer. Det innebär att man vid bedömning av förutsättningarna för hävning skall beakta att förhållandena vid olika slag av styckegods kan vara olika. Väsentlighetskravet kan således få olika innebörd vid konventionell styckegodsfart än vid systemtransporter med enhetslastning av godset. Allmänt taget är det skäl att lägga större vikt än tidigare vid tidsfaktorn när man skall bedöma om ett avtalsbrott är väsentligt, men kravet på snabb fullgörelse bör knappast vara detsamma vid alla former av styckegodstransport.

Vid en transport av styckegods kan frågan om hävning inte bedömas uteslutande på grundval av förhållandet mellan avsändaren och transportören. Om hävningsrätten utövas skall godset lämnas tillbaka till avsändaren. Detta kan medföra dröjsmål eller annan skada eller olägenhet för andra som har sänt gods med samma fartyg. I sådana fall måste den enskilda avsändarens behov att häva avtalet vika för hänsyn till andra avsändare. Ett stadgande av denna innebörd har tagits in i momentet. Denna begränsning i avsändarens hävningsrätt saknar betydelse ifall alla avsändare har samma inställning till hävning eller

annars uppträder gemensamt, t.ex. vid haveri eller något annat uppehåll under resan.

Enligt 2 mom. skall en avsändare som vill häva avtalet meddela transportören detta inom skälig tid efter det att han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Avsändaren har i allmänhet behov att häva avtalet om han har möjlighet att ordna en alternativ transport eller att använda godset på något alternativt sätt, t.ex. att sälja det på lastningsorten eller där godset finns. Vid bedömningen av om avsändaren har reklamerat inom skälig tid får kraven därför inte ställas så högt, att avsändaren inte har möjlighet att utreda sådana alternativ. Avsändarens möjligheter att missbruka hävningsrätten och reklamationstiden begränsas av att transportören företar dispositioner rörande fartyget eller godset med den verkan att hävningsrätten inte längre är aktuell. Transportören kan t.ex. lasta godset eller låta fartyget anträda eller fortsätta resan.

Om transportavtalet hävs efter det att en del av transporten har utförts, har transportören rätt till avståndsfrakt. Detta framgår av hänvisningen i 15 § till stadgandena om avståndsfrakt i kapitlet om resebefraktning. När avsändaren häver avtalet kan han också ha rätt till skadestånd av transportören enligt stadgandena i detta kapitel eller enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler.

15 §. *Transportavbrott och avståndsfrakt.* Paragrafen gäller den situationen, att transporten inte kan utföras på förutsatt sätt på grund av ett hinder på transportörens sida, krigsfara eller av någon annan orsak. Paragrafen motsvarar 128 och 135—136 §§ sjölagen. Motsvarande frågor vid resebefraktning behandlas i 14 kap. 20—21 samt 38—40 §§.

I paragrafen behandlas främst frågan i vilken utsträckning transporthinder, krigsfara och andra liknande förhållanden påverkar transportörens skyldighet att utföra transporten. Sådana förhållanden kan leda till att transportörens skyldighet att utföra transporten faller bort eller ge honom rätt att frånträda avtalet eller att utföra transporten på annat sätt än vad som har avtalats. Paragrafen är inte avsedd att innehålla någon uttömmande reglering av dessa frågor utan skall endast tillhandahålla lösningar för några praktiskt viktiga situationer. Dessa lösningar är avsedda att ange skäliga principer för en avvägning av parternas intressen vid utformningen av bestämmelser i allmänna avtalsvillkor.

Transporthinder, krigsfara och andra liknande förhållanden kan också få betydelse för avsändarens rättigheter och skyldigheter. Ett transporthinder utgör normalt ett dröjsmål på transportörens sida som kan ge avsändaren rätt att häva avtalet enligt 14 §. Avsändarens rätt att häva transportavtalet vid krigsfara följer emellertid av 4 mom. i den föreliggande paragrafen.

I paragrafens 1 mom. behandlas det fallet, att det fartyg, med vilket godset skall transporteras eller redan transporteras, går förlorat eller förklaras efter skada inte kunna sättas i stånd. Enligt 128 § sjölagen medför sådana händelser att transportörens plikt att fullfölja transporten faller bort också om händelsen inträffar innan godset har lastats och transporten har börjat. I 14 kap 30 § föreslås ett liknande stadgande beträffande resebefraktning. Däremot är ett sådant stadgande inte lämpligt vid styckegodstransport som vanligen försiggår som linjefart.

Vid transport av styckegods har transportören en betydande frihet att välja hur godset skall transporteras till bestämmelseorten. Utöver transportörens egna transporter finns det för alla viktigare handelsvägar alternativa transportmöjligheter som transportören kan utnyttja om han anser att det är ändamålsenligt. Många transportörer baserar sin verksamhet på möjligheten att utnyttja andra transporter, t.ex. på grundval av olika ramavtal. Med hänsyn till detta är det rimligt att transportörens förpliktelse att utföra transporten inte vid transport av styckegods faller bort på den grund, att det fartyg som han har haft för avsikt att använda eller i vilket godset har inlastats går förlorat eller inte kan sättas i stånd. Liksom i andra avtalsförhållanden bör huvudregeln vara att förpliktelsen inte faller bort på den grund, att det uppstår ett hinder för uppfyllelse på det sätt som transportören har tänkt sig om det finns alternativa uppfyllesätt som rimligen kan användas. Transportören bör således ha såväl rätt som skyldighet att utföra transporten på något annat sätt. Om fartyget drabbas av en sådan olycka som avses i momentet skall transportören undersöka möjligheterna till vidaretransport och när sådana möjligheter föreligger, organisera den. Detta motsvarar den rätt att ordna genomgångstransport som transportörerna ofta förbehåller sig genom s.k. transshipmentklausuler i transportvillkoren.

När fartyget går förlorat eller inte kan sättas

i stånd efter en olycka kan förhållandena dock vara sådana att transportörens plikt att transportera godset måste anses ha fallit bort i enlighet med allmänna avtalsrättsliga principer. Transportörens skyldighet att utföra transporten vid krigsfara behandlas i 3 mom.

I 2 mom. behandlas hinder som medför att fartyget inte kan anlöpa lossningshamnen och lossa godset där. Detta kan bero t.ex. på ishinder, importförbud, strejk, blockad, oroligheter eller krigsliknande förhållanden. I de flesta fallen blir det fråga om hur länge fartyget måste vänta innan förhållandena normaliseras. Detta måste bedömas mot bakgrunden att det normalt är fråga om linjefart och att en längre väntan får negativa följder för trafiken på linjen. Om endast en del av lasten skall lossas i den ifrågavarande hamnen måste hänsyn också tas till de övriga lastägarna som har ett intresse av att fartyget fortsätter utan dröjsmål till de hamnar, där deras gods skall lossas. Förhållandena kan således vara olika i olika fall. Det föreslås därför att transportören skall kunna välja en annan lämplig lossningshamn om hindret leder till att godset inte kan lossas utan oskäligt uppehåll. Med hänsyn till tidsfaktorns ökande betydelse vid styckegodstransporter kan det inte krävas att transportören skall behöva godta längre väntetider. Eftersom det i de flesta fall är möjligt att få godset sänt till bestämmelseorten från den lossningshamn som transportören väljer, fordrar inte heller hänsyn till avsändaren att det ställs stränga krav på transportören. Om bestämmelseorten t.ex. ligger i inlandet så att godset i varje händelse skulle transporteras vidare från lossningshamnen, behöver transporten från den lossningshamn som väljs inte nödvändigtvis vara mycket längre än från den avtalade lossningshamnen. Den omständigheten att godset lossas i den hamn som transportören väljer innebär det inte att också hans förpliktelse att transportera godset skulle vara uppfylld i och med att godset lossas från fartyget med den verkan att hela frakten skall utgå. I detta ligger också en anvisning om vissa av de omständigheter som bör påverka valet av alternativ lossningshamn. Det ligger i såväl avsändarens som transportörens intresse att valet sker så, att den totala kostnadsökningen beaktas vid valet av lossningshamn.

Enligt 3 mom. kan vardera parten frånträda transportavtalet om utförandet av transporten skulle utsätta fartyget eller godset för krigsfara

eller annan liknande fara. På denna punkt föreslås att stadgandena i 14 kap. 38 och 40 §§ skall tillämpas också på transport av styckegods.

Transportörens rätt att välja en annan lämplig lossningshamn överensstämmer med avtalspraxis. Allmänna avtalsvillkor för transport av styckegods innehåller vanligen bestämmelser, enligt vilka transportören vid olika hinder för att fullfölja transporten kan lossa godset i någon annan hamn än den förutsatta. Dessa bestämmelser innebär dock också att transporten skall anses ha blivit fullgjord i och med att godset lossas och att transportören därför skall ha rätt till hela frakten. En sådan lösning kan stundom vara oskälig mot avsändaren. Om transportören inte skall transportera godset vidare till den avtalade bestämmelseorten bör följden enligt den dispositiva lagregeln vara att transportören endast har rätt till avståndsfrakt. Ett stadgande av detta innehåll finns i 4 mom.

16 §. *Transportörens behörighet att handla på lastägarens vägnar.* Transportörens allmänna förpliktelser mot lastägaren framgår av 12 §. Den förevarande paragrafen innehåller stadganden om transportörens behörighet och befogenhet att företräda lastägaren i särskilda situationer.

Paragrafens 1 och 2 mom. motsvarar 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 rörande godset. De handlingsnormer som anges i 103 § sjölagen bör också iakttas av en normalt omsorgsfull transportör utan att detta direkt utsägs i lagtexten.

I 3 mom. anges att underrättelse om vidtagna åtgärder skall lämnas i enlighet med stadgandena i 12 § 3 mom. Detta innebär en ändring i förhållande till 103 § 2 mom. sjölagen. Syftet med denna ändring är dock endast att tillgodose bruket att i transportavtalen ange en s.k. notify address.

17 §. *Lastägarens ansvar för transportörens åtgärder.* Paragrafen motsvarar 104 § sjölagen. I den regleras 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.

Enligt förslaget bör lastägaren såsom vid annan uppdrags- och ställningsfullmakt som

huvudregel ha ett 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 på egen hand utan anvisningar från lastägaren. Det personliga ansvaret föreslås bestå även i ett sådant fall men då åtgärderna rörande godset vidtas helt utanför lastägarens kontroll bör han kunna begränsa detta ansvar till godsets värde.

Lastägarens personliga ansvar utesluter inte att transportören tar godset i anspråk för sina fordringar.

Utlämnande av godset

18 §. *Transportörens utlämnande av godset.* I 18—23 §§ regleras mottagarens förhållande till transportören. Någon definition av begreppet mottagare har inte ansetts nödvändig. Med mottagare förstås den som anges som mottagare i ett transportdokument eller på annat sätt eller som eljest visar sig vara behörig mottagare av godset, exempelvis genom innehav av ett original av ett innehavarkonossement.

I Finland överlämnas styckegods i lossningshamnen så gott som undantagslöst till en terminal på grund av de bestämmelser som gäller i lossningshamnen.

Paragrafens 1 mom. skall ses som en spegelbild av stadgandena om avlämnande av godset i 5 §. Utlämnandet till mottagaren har anpassats till den moderna styckegodshanteringen i terminal.

I 2 mom. regleras mottagarens rätt att undersöka godset när han legitimerar sig som behörig mottagare av godset genom att förete konossement eller på annat sätt. Stadgandet motsvarar i sak 111 § sjölagen och innebär en generell undersökningsrätt. Om mottagaren skulle vägra att ta emot godset efter en sådan besiktning återstår endast för transportören att lägga upp godset i enlighet med 21 §.

19 §. *Mottagarens skyldighet att betala frakt och andra fordringar.* För det fall att frakten enligt transportavtalet inte skall betalas då godset avlämnas för transport måste fraktkravet antecknas i konossementet för att transportören skall kunna kräva att mottagaren betalar frakten. Ett närmare stadgande om detta finns i 46 § 1 mom. 10 punkten. Även andra fordringar som transportören har gentemot avsän-

daren, t.ex. ersättning för överliggetid, kan antecknas på motsvarande sätt. I förevarande paragraf regleras mottagarens skyldigheter om transportören inte har fått fullt betalt. Ett motsvarande stadgande finns i 112 § sjölagen.

I 1 mom. regleras det fall att transporten sker enligt konossement. Transportörens fordring måste klart framgå av konossementet så att mottagaren är medveten om den innan han gör gällande rättigheter på grund av dokumentet. Stadgandet skall förhindra att överraskande kostnader skall uppstå för en konossementsinnehavare som har förvärvat konossementet i god tro.

Om något annat transportdokument har använts eller transporten har skett utan dokument blir mottagaren likaledes genom att ta emot godset skyldig att betala transportörens fordringar på grund av transportavtalet. För att förhindra okända efterkrav är det dock enligt 2 mom. en förutsättning att mottagaren har blivit underrättad om kraven redan då han tar emot 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 20 §. Även sjöpanträtt föreligger enligt 3 kap. 9 § sjölagen.

20 §. *Rätt att hålla inne godset.* Paragrafen, som motsvarar 113 § sjölagen, innehåller stadganden om transportörens retentionsrätt.

I paragrafen behandlas de fordringar som omfattas av retentionsrätten. Stadgandet innebär inga ändringar i sak i förhållande till gällande rätt även om lagtexten har fått en ny uppbyggnad. Således kvarstår den principen att transportören kan utöva sin retentionsrätt i den mån han har befogade krav enligt 19 § eller godset som sådant häftar för en fordran enligt stadgandena om sjöpanträtt i gods i 3 kap. 9 § sjölagen.

Som exempel på fordringar som avses i paragrafen kan nämnas, förutom de fordringar som räknas upp i 3 kap. 9 §, ersättning för överliggetid eller annat uppehåll i lossningshamnen på grund av att godset inte har avhämtats inom den tid som transportören har angett. Även om fordringarna inte betalas är transportören 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. Även om det inte anges uttryckligen i lagtexten skall den givetvis vara fullt godtagbar för transportören. Det fordrade beloppet kan nedsättas i allmänt förvar, om ett sådant förfarande kan erbjudas, eller hos en bank eller mäklare som transportören godkänner. Det vanligaste sättet att lösa problemet är att mottagaren låter ställa en bankgaranti.

Enligt 113 § 3 mom. sjölagen får utmätning av inlastat gods inte påverka transportörens rätt att hålla godset inne. Ett motsvarande stadgande har ansetts obehövt 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. Därvid gäller reglerna i 21—23 §§.

21 §. *Uppläggning av gods.* I paragrafen, som motsvarar 115 § sjölagen, regleras transportörens ensidiga avveckling av transportavtalet genom uppläggning av godset. Stadgandet kan tillämpas såväl när mottagaren fördröjer eller eljest inte medverkar till avlämnandet som när mottagaren är okänd.

Enligt 1 mom. får transportören lägga upp godset om mottagaren inte avhämtar det vid angiven tid enligt 18 §. Om någon bestämd tid inte har angetts kan godset läggas upp först sedan en skälig tid förflutit. Dessa ändringar i förhållande till lagtextens utformning i 115 § sjölagen föreslås såsom en anpassning till modern styckegodshantering i terminal. Om linjen är ansluten till en terminal kan godset således tänkas kunna ligga kvar för avhämtning en kortare tid utan några större olägenheter. Om däremot terminalhantering saknas i lossningshamnen bör transportören, såsom i dag, kunna lägga upp godset så snart det har lossats.

Uppläggningsen skall ske i säkert förvar. Med detta avses bl.a. att transportören måste välja en förvaringsplats med tillbörlig omsorg. Uppläggningsen skall såsom hittills ske hos en utomstående person, som lastägaren skäligen kan godta. Uppläggningsen kan t.ex. ske hos ett fristående terminalbolag.

Enligt 2 mom. skall underrättelse om uppläggningsen ske till de personer som anges i 12 § 3 mom. Om transportören har för avsikt att sälja eller på annat sätt förfoga över det

upplagda godset enligt 22 § skall detta och en skälig tidsfrist anges i underrättelsen.

22 §. *Transportörens förfogande över gods som inte avhämtas.* Paragrafen motsvarar 116 § sjölagen. I sakligt avseende föreslås ändringar främst vad gäller sättet för godsets försäljning.

I 1 mom. 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 värdeförsämring med avseende på det återstående godset. Utan att detta direkt sägs ut i lagtexten måste transportören även i ett sådant fall handla omsorgsfullt 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 redovisas i sista hand till lastägaren. Uppstår en brist vid försäljningen är mottagaren i princip skyldig att betala denna i den mån personlig betalningsskyldighet föreligger. Betalar han inte bristen har transportören möjlighet att få ersättning för sina krav genom att vända sig mot avsändaren enligt 23 §.

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. Många gånger kan en försäljning under hand vara mer fördelaktig. Det föreslås därför endast att transportören skall förfara med omsorg.

Det kan tänkas att godset inte kan säljas, t.ex. på grund av förskämning, eller att det är uppenbart att intäkterna av en försäljning inte kommer att täcka kostnaderna för den. För att transportören inte skall behöva ådra sig ytterligare förluster anges i 2 mom. att han i ett sådant fall får förfoga över godset på annat försvarligt sätt. Det kan i det enskilda fallet innebära en rätt för honom att skaffa bort godset.

23 §. *Avsändarens ansvar för fordringar.* Paragrafen motsvarar 117 § sjölagen och gäller rättsförhållandet mellan transportören och avsändaren i det fall att mottagaren 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 ett bakomliggande köp samt i använda betalningsrutiner. Transportörens rätt att kräva

betalning är emellertid oberoende av villkoren i köpet och grundar sig enbart på transportavtalet.

Om godset lämnas ut utan att mottagaren fullgör sina skyldigheter att betala är den grundläggande principen enligt förslaget att avsändarens betalningsansvar kvarstår oberoende av om han enligt det bakomliggande köpavtalet slutligt skall stå för den kostnad varom är fråga. Förslaget innebär en ändring i förhållande till gällande rätt såtillvida, att transportören inte längre är skyldig att först hålla sig till godset.

Således stadgas i 1 mom. att avsändarens ansvar som regel kvarstår 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 t.ex. lämnar ut godset till en insolvent mottagare utan att kräva betalning av denne för fordringar som mottagaren skall betala enligt konossementet kan situationen tänkas vara sådan, att avsändaren befrias från ansvar för fordringen.

I 2 mom. föreslås den ändringen i förhållande till 117 § sjölagen 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 fordringar blir täckta leder den personliga betalningsskyldigheten till att avsändaren får svara för bristen.

Transportörens skadeståndsansvar

24 §. *Ansvarsperioden.* I paragrafen stadgas om den tid, under vilken transportören är ansvarig för godset. Paragrafen motsvarar 118 § 1 mom. sjölagen.

För närvarande gäller att transportören är ansvarig för godset medan det är i hans vård ombord eller iland. Enligt 168 § 2 mom. sjölagen kan transportören dock förbehålla sig frihet från ansvar för tiden före lastningens början och efter lossningens slut. Det tvingande ansvaret omfattar således bara tiden från lastningens början till lossningens slut. I praxis har man emellertid varit obenägen att tolka friskrivningar rörande ansvarsperioden snävt. Detta har särskilt varit fallet med ansvarets upphörande. Detta har lett till problem när det

gäller att i det enskilda fallet fastställa tidpunkten när transportörens ansvar upphör.

Vid modern stycke-godshantering avlämnas och mottas godset ofta i en terminal belägen i anslutning till det transporterande fartyget. Avtalsparterna har härvid funnit det naturligt att låta godsansvaret omfatta även terminalperioden. På så sätt åstadkommer man också att luckor i ansvarskedjan täpps till med ett effektivare försäkringssystem som följd. I 1 mom. föreslås att transportören ansvarar för godset så länge han har det i sin vård. Detta innebär en anpassning till den terminalhantering av godset som sålunda förekommer i dag. Samtidigt vill man i möjligaste mån råda bot på de problem som har berörts ovan. Ansvarsperioden skall enligt 4 § inte kunna inskränkas genom avtal.

För att transportörens ansvar inte skall bli alltför vidsträckt föreslås en geografisk begränsning till vård av godset i lastnings- respektive lossningshamnen. Detta innebär att de flesta s.k. accessoriska väg- och järnvägstransporter till och från fartyget inom hamnområdet kommer att omfattas av det sjörättsliga ansvaret. Om transportören däremot tar emot godset på en plats utan någon omedelbar anknytning till den i frågavarande hamnen blir det sjörättsliga ansvaret gällande först om avtalsparterna kommer överens om detta särskilt och annan transporträttslig lagstiftning, exempelvis tvingande ansvarsregler om vägtransport, inte heller utgör något hinder för detta.

I 2 och 3 mom. anges närmare när det tvingande ansvaret för godset enligt förslaget börjar och slutar. Härvid beaktas också speciella förhållanden och rutiner i olika hamnar. Som huvudregel gäller således att ansvarsperioden begränsas till tiden för mottagandet respektive utlämnandet av godset. Ansvaret kan också inträda och upphöra vid en något tidigare respektive senare tidpunkt beroende på om godset mottas från eller lämnas till viss myndighet, exempelvis tull- eller hamnmyndighet, eller då transportören ensidigt avvecklar transportavtalet genom att lägga upp godset enligt 21 §.

25 §. *Ansvar för sakskada.* Denna paragraf jämte 26 och 28 §§ motsvarar 118 § sjölagen. Lagtexten har dock genomgått en redaktionell omarbetning. Bl.a. föreslås att stadgandena grupperas efter sitt sammanhang i tre paragrafer för att göra dem lättare tillgängliga. I

förevarande paragraf regleras således det grundläggande ansvaret för skada på godset medan ansvaret vid nautiskt fel och brand regleras i 26 § och ansvaret för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset i 28 §.

Genom 1 mom. bibehålls huvudregeln att transportören är ansvarig för skada på godset. Detta gäller enligt förslaget även för skada vid transport av levande djur och vid transport på däck i den mån annat inte följer av 27 och 34 §§. Stadgandena om nautiskt fel och brand finns i 26 §. Däremot föreslås att den s.k. katalogen över grunderna för befrielse från ansvar i övrigt utmönstras såsom onödig. Den har sin förebild i artikel 4(2) i Haag-Visbyreglerna, vilken egentligen utgör en förteckning över godtagna friskrivningsklausuler i konossement. Skälet till att den infördes i sjölagen var en önskan att göra lagtexten så konventions-trogen som möjligt. Stadgandena har emellertid förorsakat onödigt huvudbry eftersom förteckningen över befrielsegrunder i rättsordningar med fri bevisprövning saknar självständig betydelse vid sidan av huvudregeln om ansvarsgrunden.

Vid sidan av den allmänna presumptionsregeln föreligger principiellt inte något behov av en särskild regel om ansvarsfrihet vid skäligen deviation. I förtydligande syfte har dock med artikel 5(6) i Hamburgreglerna som förebild i 2 mom. tagits in en erinran om deviationsundantaget vid räddning av personer eller vid bärgning av fartyg eller annan egendom till sjöss. Även andra situationer kan förekomma, t.ex. ilandsättning av besättning. Vid bedömning om deviationen har varit skäligen skall det allmänna stadgandet i 1 mom. tillämpas. Undantaget i Hamburgreglerna för fall av gemensamt haveri har dock inte omnämnts i detta sammanhang. I händelse av gemensamt haveri gäller nämligen uteslutande reglerna om haveri i 17 kap. i förslaget till ny sjölag.

Stadgandet i 3 mom. är nytt och motsvarar artikel 5(7) i Hamburgreglerna. Avsikten är att uttryckligen ange att transportören endast ansvarar för sådana skador som kan hänföras till vårdslöshet på hans sida. Däremot skall transportörens ansvar inte omfatta skador som har förorsakats av andra.

Eftersom 3 mom. också innefattar den skadelidandes medvållande, finns det inte behov för att ta in i lagen ett stadgande som motsvarar 118 § 4 mom. sjölagen.

26 §. *Ansvar för skada på grund av oaktsam*

navigering och brand. Denna paragraf skall ses mot bakgrund av huvudregeln om presumtionsansvar i 25 §. Paragrafen återger den s.k. Haagregelkompromissen. Någon ändring i sak åsyftas inte i förhållande till nu gällande sjölag. Såsom angetts vid 25 § har reglerna endast genomgått en redaktionell omarbetning.

Reglerna i 118 § 2 mom. a) och b) punkten i gällande sjölag om nautiskt fel och brand har överförts till paragrafens 1 mom. Till 2 mom. har överförts undantagsregeln i 118 § 3 mom. om s.k. ursprunglig sjöovärdighet. Stadgandet innebär att ansvarsfrihetsgrunderna nautiskt fel och brand enligt 1 mom. saknar betydelse när skadan beror på att fartyget inte var i sjövärdigt skick vid resans anträdande. I lagtexten har dock uttrycket "fartygets behöriga skick" bytts ut mot ordet "sjövärdigt". Därigenom uppnås överensstämmelse mellan de nordiska lagtexterna på denna punkt.

Stadgandet att transportörens ansvar för ursprunglig sjöovärdighet tar över ansvarsundantagen är begränsat till fall av nautiskt fel eller brand. Om däremot felet avser handhavandet och värden av godset före eller under resan, följer transportörens ansvar redan av huvudregeln i 25 §.

27 §. *Ansvar för levande djur.* Paragrafen motsvarar 168 § 2 mom. sjölagen enligt vilket transportören helt kan friskriva sig från ansvar vid transport av levande djur. Det gällande stadgandet är otillfredsställande eftersom det tillåter ansvarsfriskrivning oberoende av skadeorsaken. Ansvarsfrihet bör bara tillåtas i den mån en förlust eller skada hänför sig till annat än själva transporten.

I enlighet med detta och som komplement till ansvarsreglerna i 25 och 26 §§ har paragrafen utformats med artikel 5(5) i Hamburgreglerna som förebild. Transportören är således enligt 1 mom. fri från ansvar om exempelvis kapplöpningshästar som transporteras blir nervösa på grund av sin särskilda läggning och därför kommer till skada ("special risks inherent in that kind of carriage").

För att mildra det allmänna presumtionsansvaret för transportören i förevarande situationer föreslås i 2 mom. en särskild bevisbörde-regel. Kan transportören 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 försummel-
se på transportörens sida. I uttrycket ligger att
transportören skall visa att skadan till sin art
är sådan att den kan utgöra en följd av den
särskilda risken vid transport av djur. Däremot
behöver han inte till befrielse från ansvar visa
hur skadan konkret har uppkommit. En trans-
portör som yrkesmässigt transporterar levande
djur är dock inte befriad från ansvar därför att
han följt givna instruktioner som han måste ha
förstått vara felaktiga.

28 §. *Ansvar för dröjsmålsskada.* Stadgandet
om ansvar för skada på grund av dröjsmål i
118 § 1 mom. sjölagen har i förslaget brutits ut
för en självständig reglering. Stadgandet i 1
mom. 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 endast andra skadliga effekter än
fysisk skada på det transporterade godset. Om
dröjsmålet även har orsakat skada på godset
skall ansvaret uteslutande bedömas med
tillämpning av 25 §.

I 2 mom. föreslås en definition av begreppet
dröjsmål. Har avtalsparterna bestämt en tid för
transportens slut föreligger dröjsmål när denna
tid överskrids. Om däremot ingen tid har
avtalats skall 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 trans-
porten. Med undantag för särskilt tidsgarante-
rade transporter (jfr s.k. fixköp inom köprät-
ten) bör dock ett obetydligt överskridande av
transportfristen inte föranleda ansvar för trans-
portören.

Enligt 3 mom. kan vissa långvariga dröjsmål
leda till att transportkunden kan kräva ersätt-
ning som för förlust av godset. 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 skulle finnas i behåll eller
inte, att den skadelidande skall kunna kräva
ersättning som om godset gått förlorat enligt
25 §. En förutsättning är dock att dröjsmålet
har varat i 60 dagar. Denna tidsgräns har
hämtats från artikel 5(3) i Hamburgreglerna,
som i sin tur bygger på andra transporträttsliga
konventioner.

29 §. *Beräkning av skadestånd för sakskada.*

Paragrafen motsvarar 120 § 1 mom. sjölagen
och någon ändring i sak åsyftas inte. Stadgan-
det skall ses som en ren skadevärderingsregel
vid skada på godset även om den leder till att
ersättning som regel inte skall ges för indirekta
skador eller t.ex. för utebliven vinst då en
särskild möjlighet finns för lastägaren att sälja
godset vidare till ett ovanligt högt pris. En
längre gående ersättningsskyldighet kan dock
bli följden i det enskilda fallet om transportö-
ren kände till att ett speciellt intresse var
förenat med transporten. Detta återspeglar sig
då ofta i frakten.

Genom att ersättningen skall beräknas med
utgångspunkt i värdet på den plats där godset
skall lämnas ut omfattar ersättningen såsom
också för närvarande handelsvinst.

Direkta skador som uppkommer i samband
med skada på godset ligger utanför stadgandets
tillämplighet. Ersättningen för sådana skador
skall beräknas enligt allmänna skadestånds-
rättsliga grundsatser. Det kan röra sig om extra
utgifter vid utlämnandet av godset, kostnader
för utsortering av skadat gods eller besiktning-
kostnader i den mån sådana inte är att hänföra
till processkostnader.

I gällande sjölag finns ingen direkt tillämplig
värderingsregel för ren dröjsmålsskada. Inte
heller förevarande förslag innehåller något så-
dant stadgande. Ersättning för dröjsmålsskada
enligt 28 § får därför även den beräknas med
utgångspunkt från allmänna grundsatser om
skadeståndets omfattning.

30 §. *Ansvarsgränser.* Stadgandet i förslaget
är en direkt motsvarighet till 120 § 2 mom.
sjölagen, dock så att begränsningsbeloppet
justerats till närmaste heltal. Stadgandet gäller
såväl sakskada som dröjsmål med utlämnand-
et.

Uttrycken "koll" och "enhet" i Haag-Vis-
byreglerna och i gällande lag har vållat pro-
blem eftersom de tolkas olika i internationell
rättspraxis. Vissa riktlinjer för tolkningen av
uttrycken framgår av 31 §.

Inte heller föreslås något stadgande som
skulle motsvara 120 § 4 mom. sjölagen om
möjlighet att avtala särskilt om högre ansvars-
belopp. Sådana överenskommelser förekommer
mycket sällan i praktiken eftersom det normalt
blir förmånligare för transportkunden att täcka
det speciella skyddsbehovet genom varuförsäk-
ring. Om en överenskommelse om högre an-
svarsgräns någon gång skulle vara önskvärd
kan avtalsparterna ändå avtala härom enligt

den allmänna regeln i 4 § 2 mom. och också få beloppet påfört transportdokumentet i enlighet med 46 § punkt 13.

31 §. *Ansvarsgränsen för enhetslastat gods.* Paragrafen upptar den s.k. samlastnings- eller containerklausulen, som infördes i sjölagen i samband med antagandet av Haag-Visbyreglerna. Paragrafen är en hjälpregel för beräkning av antalet kollin eller andra skeppningsenheter vid samlastat gods. Den överensstämmer med 120 § 3 mom. sjölagen.

Som ett förtydligande anges i paragrafen att även en förlorad eller skadad transportanordning skall räknas som en enhet i ersättningshänseende. Stadgandet medger att en skadelidande kan kombinera kolli- och kilobegränsningsmetoderna enligt 30 § i syfte att nå ett så högt belopp som möjligt.

32 §. *Ansvar som inte grundar sig på transportavtalet.* Paragrafen överensstämmer i sak med 122 § 1 och 2 mom. sjölagen även om den har genomgått vissa språkliga ändringar. I förtydligande syfte har dock också angetts i 2 mom. att den som transportören svarar för skall visa att han handlat i tjänsten eller haft ett uppdrag från transportören. Stadgandet, som har en motsvarighet i artikel 7 i Hamburgreglerna, har såsom tidigare till syfte att förhindra att reglerna om transportörens ansvarsfrihet och ansvarsbegränsning kringgås.

Paragrafens 2 mom. gäller även självständiga medhjälpare till transportören, t.ex. ett stuvefiröretag.

Att rätten till ansvarsbegränsning kan gå förlorad i vissa fall framgår av 33 §.

I detta sammanhang skall erinras om att också preskriptionsreglerna i 19 kap. 1 § 4 punkten gäller oavsett om ett ersättningsanspråk grundas på transportavtalet eller på annan grund.

33 §. *Förlust av rätten till ansvarsbegränsning.* Paragrafen innehåller särskilda stadganden om s.k. grova egenfel hos såväl transportören som hos anställda och övriga medhjälpare. Stadgandena, som motsvarar 120 § 5 mom. och 122 § 3 mom. sjölagen har sammanförts till en enda paragraf. I sjölagens stadganden om passagearbefordran (15 kap. 17 och 19 §§) och globalbegränsning (9 kap. 4 §) ingår det subjektiva rekvisitet "med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma", dvs. skadevällaren 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 skadeståndsrätten ringa praktisk betydelse. För att göra sjölagens olika bestämmelser om förlust av ansvarsbegränsning helt överensstämmande föreslås dock att uttrycket "sådan skada" införs även i förevarande paragraf. På så sätt kan i det enskilda fallet ledning hämtas även från befintlig rättspraxis på övriga områden.

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 för ett av transportörens fartyg är således inte tillräckligt.

34 §. *Ansvar för däckslast.* Paragrafen motsvarar 168 § 2 mom. sjölagen enligt vilket transportören helt kan friskriva sig från ansvar för gods som transporteras på däck. Ett sådant stadgande är otillfredsställande eftersom det tillåter ansvarsfriskrivning oberoende av skadeorsaken. Det föreslås därför att ansvarsfrihet inte bör inträda i den mån en förlust eller skada hänför sig till annat än den särskilda risk som är förenad med däckslastning, dvs. förlusten eller skadan beror på t.ex. felaktig stuvning.

Om således en förlust eller skada uppstår med avseende på gods som transporteras på däck skall, såsom berörts under 25 §, transportörens ansvar bedömas utgående från de allmänna reglerna i 25—29 §§, dock så att culpa-bedömningen givetvis måste göras med utgångspunkt från det överenskomna transportsättet. Om transportören däremot åsidosätter stadgandena om däckslastning i 13 § åläggs han ett betydligt strängare ansvar genom förevarande paragraf.

Med artikel 9(3) och (4) i Hamburgreglerna som förebild föreslås i 1 och 2 mom. att transportören åläggs ett rent strikt ansvar för förlust eller skada till följd av den otillåtna däckslastningen. Om ett uttryckligt avtal om lastning under däck föreligger och däckslastning ändå sker har transportören gjort sig skyldig till en så allvarlig försummelse att ansvarsbegränsningen enligt 31 § 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 en sådan situation uppkommer bör avtalsparterna vinnlägga sig om att iaktta stadgandena i 8 § om gods som fordrar särskild vård och genom märkning tydligt utskilja den eller de containrar varom är fråga. Om dylika situationer ändå inte kan undvikas helt finns idag också möjligheten till särskild försäkringstäckning av uppkomna skador.

35 §. *Transportörens ansvar för undertransportör.* Stadgandena i 1 och 2 mom. av denna paragraf motsvarar 123 § 1 mom. och 168 § 3 mom. sjölagen. Paragrafens 3 mom. är nytt.

Stadgandena i 35—37 §§ avser transportansvaret i de fall transportören anlitar en undertransportör för att helt eller delvis utföra en transport som åtminstone till en del skall utföras med fartyg. I sjölagen regleras endast sjötransportörens roll. På denna punkt går lagen emellertid utanför den rena sjötransporten.

Enligt sjölagen har den avtalslutande transportören ett tvingande ansvar för hela den transport som avtalet avser om inte parterna uttryckligen avtalat eller klart förutsatt att transporten helt eller delvis skulle utföras av en annan transportör. Motsvarande bestämmelser ingår i artikel 10 och 11 i Hamburgreglerna, dock så att det krävs ett uttryckligt avtal med en namngiven transportör. Artiklarna är utformade under starkt intryck av den nordiska lagstiftningen. Man har därför numera funnit det naturligt att transportörens ansvar helt anpassas till Hamburgreglernas krav.

Paragrafens 1 mom. överensstämmer med 123 § 1 mom. sjölagen. Någon ändring i sak åsyftas inte trots vissa språkliga förändringar. I momentet stadgas uttryckligen att reglerna om styckegodstransport är tillämpliga som om transportören själv hade utfört hela transporten. Detta innebär att exempelvis transportören är obegränsat ansvarig enligt 33 § om undertransportören har orsakat skada uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet.

Transportörens möjlighet till ansvarsfriskrivning föreslås i 2 mom., med Hamburgreglerna som förebild, bli något restriktivare än enligt gällande stadganden i 168 § 3 mom. sjölagen. 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 delta i transporten. I sistnämnda avseende är det dock tillräckligt att en bestämd och klart identifierbar grupp av fartyg eller linjen anges. I momentet har slutligen intagits ett uttryckligt stadgande om bevisbördans placering i händelse av skada på godset.

Stadgandet i 3 mom. är nytt och syftar likaledes till att förhindra ett kringgående av det tvingande transportansvaret. Det innebär att en ansvarsfriskrivning är ogiltig i den mån ett avtal om genomgångstransport försätter en skadelidande i sämre ställning beträffande möjligheterna att göra ersättningskravet gällande jämfört med att transportören själv utför hela transporten.

36 §. *Undertransportörens ansvar.* Paragrafens 1 mom. gäller undertransportörens ansvar för sak- och dröjsmålskador. Momentet motsvarar 123 § 2 mom. sjölagen. Endast språkliga och redaktionella ändringar har gjorts och ändringar i sak åsyftas inte. Detta innebär bl.a. att krav på ersättning kan riktas mot den avtalslutande transportören samt mot den undertransportör som har haft godset i sin vård då skadan inträffade. Däremot kan ett sådant krav inte riktas mot andra undertransportörer som inte överhuvudtaget har haft godset i sin besittning, som har överlämnat det till följande undertransportör i oskadat skick eller som har mottagit godset i skadat skick.

Att undertransportören är solidariskt ansvarig med transportören framgår av 37 §. Utförs undertransporten med annat transportmedel än fartyg gäller ansvarsreglerna för det andra transportmedlet. I sjölagen regleras inte multimodala transporter (kombinerade transporter) annat än såvitt avser sjötransportörens roll.

I 2 mom. 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.

37 §. *Gemensamt ansvar.* Paragrafen skall ses i samband med 35 och 36 §§. Den överensstämmer med gällande rätt. Endast språkliga och redaktionella ändringar föreslås i 1 och 2 mom.

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 3 mom. med artikel 10(6) i Hamburgreglerna som förebild, att det tvingande transportansvaret gentemot en skadelidande tredje man inte hindrar interna regressavtal mellan transportör och undertransportör.

38 §. *Reklamation*. Paragrafens 1 mom. gäller reklamation vid förlust av eller skada på godset och motsvarar 121 § 1 mom. sjölagen. En underlåten reklamation innebär inte att ersättningskravet faller bort utan endast att godset fortsättningsvis presumeras ha varit i gott skick eller i det skick som har angetts i transportdokumentet när det lämnades ut.

Reklamationsfristen räknas från den tidpunkt då godset överförs i mottagarens besittning. Han skall således ha praktisk möjlighet att undersöka godset. Detsamma gäller vid förhandsbesiktning av godset. Om exempelvis någon förlust eller skada inte kunde konstateras har mottagarna kvar sin rätt att reklamera inom tre dagar från det godset sedan överlämnats till honom.

I 2 mom., som motsvarar 121 § 2 mom. sjölagen, föreslås med artikel 19(3) i Hamburgreglerna som förebild den ändringen att lättningen i reklamationsplikten endast gäller förlust eller skada som har konstaterats vid en gemensam besiktning. Om felet inte iaktas vid besiktningen gäller huvudreglerna i 1 mom.

I 3 mom. föreslås en ny särskild reklamationsregel för dröjsmålsskador enligt 28 §. Stadgandet, 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 be-
loppsmässigt mindre ersättningsanspråk.

Även 4 mom. är nytt och föreslås för att underlätta reklamationskyldigheten då transporten utförs 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 § 3 mom. sjölagen skall transportören och mottagaren bereda varandra tillfälle att besiktiga godset när skada har eller kan

antas ha inträffat. Enligt förslaget anses det inte nödvändigt att ha en sådan allmän rekommendation i lagtexten.

39 §. *Bidrag vid gemensamt haveri*. Enligt 168 § 2 mom. gällande sjölag kan transportören träffa överenskommelse om gemensamt haveri. Motsvarande stadgande finns i förslagets 4 § 2 mom. Syftet med det föreliggande stadgandet är att klargöra att de tvingande stadgandena om lastskadeansvar också omfattar förluster som uppstår för bidrag vid gemensamt haveri och bärgning.

Utöver förluster på grund av saksador 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. Förevarande paragraf reglerar dessa fall.

Paragrafen är ny i förhållande till sjölagen och motsvarar artikel 24(3) i Hamburgreglerna. Artikeln har utformats huvudsakligen på grundval av den justering som gjordes i regel D i 1974 års version av York-Antwerpenreglerna (F ang. gemensamt haveri, 502/80). Enligt regel D föreligger bidragsskyldighet fastän den händelse som gav anledning till uppoffringen eller utgiften har uppstått som följd av fel eller försummelse av någon av haveriintressenterna, men detta skall dock inte inskränka någonsida sidans möjlighet att åberopa sådant vållande. Regeln har tolkats så att en haveriintressent kan vägra utge haveribidrag i den mån ansvarsgrundande fel eller försummelse föreligger på transportörens sida. Detta kan t.ex. ha betydelse i det fall att bidraget som krävs är högre än transportörens ansvar enligt 30 §.

Enligt paragrafen skall stadgandena i 24—38 §§ gälla också ifråga om mottagarens rätt att neka betalning eller kräva ersättning för utgifter av denna typ. Mottagaren har således rätt att vägra utge haveribidrag till transportören om ansvarsgrundande vårdslöshet föreligger på transportörens sida. På samma grunder kan han också regressvis återkräva av transportören 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.

Avsändarens skadeståndsansvar

40 §. *Allmän regel om skadeståndsansvaret.* Paragrafens första mening, som reglerar avsändarens skadeståndsansvar gentemot transportören och personer med rätt i det transporterande fartyget, överensstämmer beloppsmässigt med Haag-Visbyreglerna artikel 4(3) och 97 § 1 mom. sjölagen. Ansvar är begränsat till de tillfällen då avsändaren eller hans medhjälpare orsakat skada genom fel eller försummelse. I andra meningen föreslås med artikel 12 i Hamburgreglerna som förebild ett uttryckligt stadgande att inte heller medhjälparens ansvar kan baseras på annan grund än vårdslöshet. Stadgandet motsvarar i huvudsak vad som kan antas gälla idag.

Skadeståndsansvaret enligt dessa stadganden är dock inte beloppsmässigt begränsat på samma sätt som vid förlust eller skada på gods orsakad av transportören eller hans medhjälpare såvida inte stadgandena om s.k. globalbegränsning i lagförslaget 9 kap. skall tillämpas. Skadeståndets omfattning måste fastställas i det enskilda fallet med utgångspunkt från allmänna skadeståndsrättsliga regler på kontraktsträttens område.

Avsändaren kan i vissa fall vid hantering av farligt gods ådra sig ett rent strikt ansvar för skada. Om detta stadgas i 41 §.

41 §. *Farligt gods.* Denna paragraf reglerar avsändarens särskilda ansvar för farligt gods samt transportörens rättigheter att vidta åtgärder med avseende på sådant gods. Med undantag för 3 mom. åsyftas inte några ändringar i sak även om stadgandena har omarbetats i såväl redaktionellt som språkligt hänseende för att anpassas till terminologin vid transport av styckegods.

Paragrafens 1 mom. tar sikte på det fall att den transportör eller undertransportör som mottar godset inte känner till dess farliga beskaffenhet. Momentet motsvarar 97 § 2 mom. och 119 § 1 mom. sjölagen. Avsändaren åläggs således ett strikt ansvar för skada orsakad av farligt gods. Med farligt gods avses då gods som omfattas av 7 § 1 mom.

Det strikta ansvaret enligt 1 mom. gäller mot varje transportör i transportkedjan som får godset om hand. Om däremot avsändaren har fullgjort sin upplysningsplikt i förhållande till den transportör, till vilken han lämnar godset för transport, kan en senare transportör inte göra gällande att avsändaren har ett strikt

ansvar mot honom. I sådant fall får eventuella skadeståndsanspråk i första hand riktas mot den förste transportören som inte har lämnat upplysningarna vidare. Detsamma gäller om den förste transportören, trots att avsändaren inte har fullgjort sin upplysningsplikt, har kännedom om den fara godset representerar och vilka försiktighetsåtgärder som skall vidtas underlåter att upplysa den senare transportören om förhållandena.

Ansvar omfatta såväl kostnader som annan skada som uppkommer för transportören.

Paragrafens 2 mom. har utformats med artikel 13(3) i Hamburgreglerna som förebild. Det framgår uttryckligen av stadgandet att ingen som mottar gods med kännedom om dess farliga beskaffenhet kan kräva skadestånd på grundval av det strikta ansvar som stadgas i 1 mom. Detta framgår indirekt av 1 mom. Det har dock ansetts önskvärt att låta principen framgå klart i lagen. Om en transportör har tagit hand om godset med kännedom om dess farliga beskaffenhet skall huvudregeln i 40 § tillämpas.

Paragrafens 3 mom. motsvarar 119 § 2 mom. sjölagen men har fått en vidare tillämpning. Stadgandet föreslås bli tillämpligt på varje situation då 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 något annat ämne. Även i den situationen kan den transportör som har hand om godset eliminera faran utan ersättningsskyldighet om han förfar med omdöme. Om han inte kan åberopa sig direkt på 1 mom. kan dock ersättningsskyldighet föreligga i vissa speciella fall. Detta följer av stadgandena om transportörens allmänna presumtionsansvar och om gemensamt haveri.

Konossement och andra transportdokument

42 §. *Konossement.* Som har angetts i den allmänna motiveringen är tillämpligheten av de föreslagna stadgandena om transport av styckegods inte beroende av att konossement eller någon annan liknande handling utfärdas. Emellertid föreligger det fortfarande behov av konossementet som ett internationellt dokument. I artiklarna 14—17 i Hamburgreglerna finns bestämmelser om konossementets inne-

håll och rättsverkningar. Dessa bestämmelser är dock inte uttömmande utan måste kompletteras i nationell rätt. De stadganden om konossement som föreslås i 42—57 §§ innebär en anpassning av de gällande stadgandena i 151 § och följande stadganden i sjölagen till de nämnda artiklarna i Hamburgreglerna. Några av paragraferna bygger direkt på motsvarande konventionsbestämmelser och innebär vissa ändringar i sak. I övriga stadganden görs endast nödvändiga språkliga och redaktionella ändringar med hänsyn till den föreslagna terminologin i kapitlet om transport av styckegods.

Paragrafens 1 mom. innehåller en definition av konossement. Definitionen överensstämmer i huvudsak med 151 § 1 mom. sjölagen, men har utformats i enlighet med konventionen. I förslaget anges uttryckligen med artikel 1(7) i Hamburgreglerna som förebild att dokumentet skall utgöra bevis om ett avtal om sjötransport, något som tidigare har varit underförstått. Det krävs vidare att dokumentet betecknas som konossement eller innehåller ett åtagande av transportören att lämna ut godset endast mot att dokumentet återställs. Att konossementet skall vara undertecknat av transportören eller någon som handlar på hans vägnar framgår av 46 § 3 mom.

Paragrafens 2 mom. överensstämmer med 154 § sjölagen. Någon ändring i sak åsyftas inte. Av stadgandet framgår att 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 andra liknande uttryck.

I detta sammanhang bör uppmärksammas att vissa utländska rättsordningar intar en motsatt hållning vad avser konossementets karaktär av löpande respektive icke-löpande handling. Är ett konossement under amerikansk rätt ställt till viss person, s.k. *straight bill of lading*, motsvarar det närmast en sjöfraktseedel. En nordisk exportör som avser att använda sig av ett löpande konossement vid godstransporten bör därför se till att det utställs till viss person med tillägget ”eller order” eller liknande eller till innehavaren.

Paragrafens 3 mom. motsvarar 160 § sjölagen och dess syfte är främst att stärka konossementets omsättningsvärde. Rättigheterna och skyldigheterna för den som förvärvar ett konossement skall bedömas på grundval av konosse-

mentets text. Kännedom om villkoren i ett bakomliggande befraktningsavtal saknar således betydelse, såvida inte en uttrycklig hänvisning till befraktningsavtalet och till de ifrågasvarande bestämmelserna i det har gjorts i konossementet. Stadgandet utgör inte hinder för att använda s.k. *blanc back*-konossementsformulär om de innehåller en korrekt hänvisning till transportavtalets bestämmelser. För att markera att stadgandet blir tillämpligt så snart konossementet har blivit omsatt föreslås att ”mottagaren” i det gällande stadgandet ändras till ”annan innehavare av konossementet än avsändaren”.

43 §. *Genomgångskonossement*. Stadgandena i paragrafen om genomgångskonossement har överförts från 167 § sjölagen utan att några ändringar i sak åsyftas. I 1 mom. ingår en definition av genomgångskonossement. Uttrycket transportör i stadgandet skall förstås i enlighet med definitionen av transportör i 1 §. Av definitionen 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 det att transporten skall utföras av flera sjötransportörer än en. En transport som skall utföras av endast en sjötransportör blir inte en genomgångstransport enbart på den grund att i transporten deltar t.ex. en vägtransportör.

I 2 mom. föreslås att den som utfärdar ett genomgångskonossement skall vara skyldig att se till att det antecknas i eventuella lokala konossement att godset transporterats enligt genomgångskonossement. Syftet med detta är främst en önskan att förhindra komplikationer på grund av konkurrens mellan olika konossement för samma gods. Syftet är också att upplysning skall ges om samtliga villkor under vilka godset transporterats.

44 §. *Avlastarens rätt att få konossement*. Paragrafen motsvarar 95 § sjölagen. Paragrafens 1 och 2 mom., som motsvarar artiklarna 14(1) och 15(2) i Hamburgreglerna, innebär ingen ändring i sak i förhållande till gällande rätt. I 3 mom. föreslås ingen motsvarighet till det nu gällande stadgandet 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 väsentlig olägenhet för transportören.

45 §. *Befälhavarkonossement*. Paragrafen sak-

nar uttrycklig motsvarighet i sjölagen, vars 95 § emellertid tolkas på motsvarande sätt.

Paragrafen grundar sig på artikel 14(2) i Hamburgreglerna. Paragrafen 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. Bruket i konossement av s.k. *identity of carrier*-klausuler utpekande endast fartygsägaren som ansvarig för godset kan leda till orimliga resultat, i synnerhet om fartyget har befraktats från ett annat land än det där transportören driver verksamhet. Genom den föreslagna regeln sker nu en uttrycklig anpassning till den rättsutveckling som har skett i andra länder.

46 §. *Konossementets innehåll*. I paragrafen anges vilka uppgifter ett konossement skall innehålla. Den har sin motsvarighet i 151—152 och 155 §§ sjölagen och artiklarna 14 och 15 i Hamburgreglerna. I förhållande till sjölagen innebär paragrafen en viss utvidgning av de uppgifter som konossementet skall innehålla. Däremot innebär den knappast någon förändring beträffande uppgifternas antal i förhållande till nuvarande praxis.

Enligt inledningen till 1 mom. skall konossementet innehålla de uppgifter som anges i paragrafen. Stadgandet i 152 § sjölagen att uppgifterna skall tas in i konossementet på avlastarens begäran föreslås utgå. Det föreslås emellertid inte några särskilda påföljder vid underlåtenhet att ta in uppgifterna i konossementet. Dokumentet utgör enligt 47 § ett konossement även om någon av de uppgifter som avses i 46 § saknas. Om däremot sådana uppgifter saknas som enligt 42 § behövs för att ett konossement skall föreligga har transportören inte utfärdat ett konossement, vilket kan innebära avtalsbrott och föranleda påföljder.

Enligt 1 mom. 1) punkten, som motsvarar 152 § 1 mom. 1 och 2 punkten, skall konossementet bl.a. innehålla uppgift om godsets farliga egenskaper. Stadgandet innebär en precisering i förhållande till gällande rätt, enligt vilken avlastaren vid avlämnandet skall lämna sådana upplysningar som är erforderliga till förebyggande av skada. Det föreslagna stadgandet innebär att en uppgift om godsets farliga art också skall tas in i konossementet. Däremot innebär stadgandet inte nödvändigtvis att avsändaren genom att lämna en sådan

uppgift i ett konossementsformulär också skulle ha fullgjort sin upplysningsplikt enligt 7 §.

Enligt punkten skall konossementet innehålla uppgift både om godsets kolli- eller stycketal och om dess vikt eller mängd uttryckt på annat sätt. Enligt gällande sjölag är det tillräckligt att konossementet innehåller en uppgift om kolli-talet eller om godsets vikt.

Av 2 punkten framgår att konossementet skall innehålla uppgift om godsets och förpackningens synliga tillstånd. Punkten motsvarar 152 § 1 mom. 3 punkten, som dock saknar ett omnämnande om förpackningens synliga tillstånd.

Inte heller 3 och 4 punkterna har någon exakt motsvarighet i sjölagen, men motsvarar vad som normalt förekommer på konossementsformulären. Stadgandet i 3 punkten är av särskild betydelse om konossementet utfärdas på någon annans än den avtalslutande transportörens formulär.

Stadgandet i 5 punkten motsvaras av 152 § 1 mom. 5 punkten sjölagen, som också delvis täcker 7 punkten. I sistnämnda punkt föreslås att konossementet också skall innehålla en uppgift om den tidpunkt, då godset skall lämnas ut i lossningshamnen enligt vad som har överenskommit mellan avsändaren och transportören. Stadgandet sammanhänger med att konossementet skall innehålla de uppgifter som bestämmer rättsförhållandet mellan transportören och mottagaren.

Den föreslagna 6 punkten motsvarar 152 § 1 mom. 4 punkten sjölagen. Det förutsätts dock att konossementet också innehåller en uppgift om var godset har mottagits för transport. I regel framgår detta av uppgiften om den ort, där konossementet har utfärdats. För den händelse att konossementet har utfärdats på någon annan ort än den, där godset har mottagits för transport, är det dock skäl att förutsätta att också uppgift om den sistnämnda orten framgår av konossementet, eftersom den är av betydelse för godsets mottagare vid bedömning av om avsändaren har fyllt sina förpliktelser gentemot mottagaren, t.ex. enligt ett köp.

Motsvarighet till 8 punkten finns i 155 § sjölagen och till 9 punkten i 151 § 2 mom.

Enligt 10 punkten skall konossementet innehålla uppgift om fraktens storlek, om frakten skall betalas av mottagaren. Stadgandet skall ses i samband med 49 § 2 mom. att ett konossement som inte innehåller en sådan

uppgift skall antas utgöra bevis om att mottagaren inte skall betala frakt, jfr 112 och 160 §§ gällande sjölag. Alternativt kan konossementet med samma verkan innehålla en uppgift om att mottagaren skall betala frakt utan att beloppet av frakten anges. Konossementet skall enligt den ifrågasvarande punkten även innehålla andra villkor för godsets transport och utlämnande. Motsvarande stadgande finns i 152 § 1 mom. 6 punkten sjölagen.

Av 11 punkten framgår att konossementet också skall innehålla en uppgift om att transporten är underkastad konventionen. Med konventionen avses enligt 1 § 6 punkten Haag-Visbyreglerna. Det närmare innehållet av den uppgift som skall finnas i konossementet framgår av 4 § 3 mom.

Enligt 12 punkten skall det i förekommande fall framgå av konossementet att godset skall eller får transporteras på däck. Förutsättningarna för lastning på däck framgår av 13 §.

Enligt 13 punkten skall en högre ansvarsgräns som parterna kan ha avtalat framgå av konossementet.

I 2 mom. stadgas om de ytterligare uppgifter som skall framgå av ett ombordkonossement. Kravet att ett sådant konossement skall innehålla uppgift om fartygets namn och nationalitet motsvarar 151 § 2 mom. sjölagen medan ett stadgande att dagen då inlastningen avslutas skall anges i konossementet finns i 152 § 1 mom. 4 punkten.

Kravet i 3 mom. att konossementet skall undertecknas är inte nytt. Det ligger redan i att konossementet skall utfärdas av transportören, jfr 151 § 1 mom. gällande sjölag. En nyhet ligger däremot i att underskriften får framställas på mekanisk och elektronisk väg. Till denna del är stadgandet avsett att underlätta rutinerna när dokument utfärdas. Det föreligger enligt stadgandet inte hinder för att underskriften är tryckt, görs med stämpel eller produceras med hjälp av dator.

47 §. *Avsaknad av uppgifter i konossementet.* I stadgandet, som bygger på artikel 15(3) Hamburgreglerna, anges uttryckligen att utelämnade dokumentuppgifter enligt 46 § inte påverkar dokumentets egenskap av konossement under förutsättning att detta uppfyller villkoren i definitionen i 42 § 1 mom. Detta innebär således att uppgifterna är obligatoriska endast i den meningen att de självständigt eller tillsammans med andra uppgifter utgör nödvän-

diga element i definitionen. Däremot föreslås inte några särskilda påföljder för utelämnade uppgifter.

48 §. *Transportörens undersökningsplikt.* Stadgandet överensstämmer med 152 § 2 mom. och 161 § 2 mom. sjölagen. Lagtexten har dock anpassats till 46 § med artikel 16(1) i Hamburgreglerna som förebild.

49 §. *Konossementets bevisverkan.* Paragrafen överensstämmer med gällande rätt. Endast språkliga och redaktionella ändringar har gjorts i förhållande till sjölagen. Paragrafens 1 mom. motsvarar 161 § 1 och 3 mom. sjölagen. I 2 mom. regleras även konossementets bevisverkan med avseende på mottagarens skyldighet att betala frakt och ersättning för överliggetid. Stadgandet motsvarar den praxis som har utbildats kring 112 och 160 §§ sjölagen. Beträffande betalningsskyldigheten för frakt är det tillräckligt att det framgår av konossementet att den är obetald. Vad gäller ersättning för överliggetid är det en eventuell överliggetid i lastningshamnen som avses utan att detta nödvändigtvis behöver anges i lagtexten. En generell tryckt klausul om att mottagaren skall betala överliggetidsersättning är dock inte tillräcklig utan kravet måste till skillnad mot fraktkravet vara beloppsmässigt preciserat för den transport varom är fråga för att betalningsskyldighet skall inträda.

Av 1 och 2 mom. framgår att konossementet förlorar sin bevisverkan om transportören har tagit in ett förbehåll i konossementet eller motbevis förs.

Enligt 3 mom. kan motbevis dock inte föras mot en godtroende förvärvare av konossementet. Inte heller kan transportören enligt detta moment undandra sig sin undersökningsplikt vid godsets mottagande för transport genom att bruka förbehåll av mer generell art (t.ex. "said to be"). Dessa stadganden har sin motsvarighet i 161 § 1 och 2 mom. sjölagen och syftar till att stärka konossementets omsättningsvärde.

50 §. *Ansvar för vilseledande uppgifter i konossementet.* Denna paragraf innehåller stadganden om transportörens uppgiftsansvar samt om hans skyldighet att lämna uppgifter om avgivna indemnitetsförklaringar (*back letters*). Stadgandena har sin motsvarighet i 162 och 163 §§ sjölagen och någon ändring i sak åsyftas inte. Detta innebär att uppgiftsansvaret, som bygger på vårdslöshet, också framdeles kompletteras eller i vissa fall även täcker ansvaret enligt 49 §.

Som ett förtydligande har lagts till lagtexten att transportören inte kan begränsa sitt ansvar enligt detta kapitel för det som utkrävs enligt förevarande stadganden.

Bestämmelsen i artikel 17(2) i Hamburgreglerna om att ansvarsfrihetsförbindelser inte kan åberopas gentemot en tredje man överensstämmer med gällande rätt utan att detta har ansetts behöva anges uttryckligen i lagtexten. Giltigheten av en sådan förbindelse i förhållandet mellan transportören och avlastaren regleras i 51 §.

51 §. *Avlastarens garantiansvar.* I 1 mom. fastställs det strikta ansvar som avlastaren har för uppgifter som har lämnats om godset. Stadgandet överensstämmer med 153 § sjölagen och har också en motsvarighet i artikel 17(1) i Hamburgreglerna.

Paragrafens 2 mom. saknar motsvarighet i sjölagen och har utformats med artikel 17(3) i Hamburgreglerna som förebild. Stadgandena innebär att alla transportörens krav, huvudsakligen regressanspråk, gentemot avlastaren faller bort då transportören i samverkan med avlastaren handlar i syfte att vilseleda tredje man, något som för övrigt redan anses gälla i nordisk rätt på grund av allmänna rättsgrundsatsar. En prövning av giltigheten av en ansvarsfrihetsförbindelse måste dock ske i det enskilda fallet. Det får nämligen antas att i många fall ingen allvarlig kritik kan riktas mot förfarandet. Detta är fallet där exempelvis problem med en mindre felräkning av ett större godsparti med hänsyn till tidsspillan och kostnad för en omräkning bäst löses genom en indemnitetsförklaring.

Paragrafen föreslås vara tvingande till skillnad från 153 § sjölagen.

52 §. *Rätt att få ut godset.* Paragrafen motsvarar 156 § sjölagen. Den har ingen motsvarighet i någon konvention, utan grundar sig på internationellt handelsbruk.

53 §. *Flera konossementsinnehavare.* Paragrafen motsvarar 157 § sjölagen.

54 §. *Utlämnande mot konossement.* Paragrafen motsvarar 158 § sjölagen.

55 §. *Utlämnande när konossementet har förkommit.* Paragrafen motsvarar 159 § sjölagen.

56 §. *Förvärv av konossement i god tro.* Paragrafen motsvarar 164—165 §§ sjölagen.

57 §. *Stoppningsrätt.* Paragrafen motsvarar 166 § sjölagen. Den har anpassats till terminologin i köplagen.

58 §. *Sjöfraktsedel.* Såsom har berörts i den

allmänna motiveringen har i modern linjefart icke-negotiabla transportdokument kommit till användning i allt större omfattning. Ett sådant dokument är den s.k. sjöfraktsedeln (*sea waybill*). Det föreligger ett behov att närmare reglera rättsverkningarna av detta dokument. Därför föreslås stadganden om sjöfraktsedel i förevarande paragraf och i 59 §.

I 1 mom. föreslås en definition av sjöfraktsedel. Definitionen har utformats med utgångspunkt i de två grundläggande funktionerna hos ett transportdokument såsom de har angetts i artikel 18 i Hamburgreglerna, nämligen att vara bevis om ett transportavtal och om att transportören har tagit emot godset för transport. Dessutom måste dokumentet innehålla ett åtagande av transportören att lämna ut godset till den som i dokumentet anges som mottagare. Detta innebär bl.a. att godset kan lämnas ut till mottagaren utan att ett originaldokument behöver presenteras och återställas. I detta avseende avviker sjöfraktsedeln således från konossementet.

I 2 mom. föreslås stadgat 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 har avstått från denna rättighet gentemot transportören eller att den angivne mottagaren sedan godset kommit fram till bestämmelseorten hunnit kräva att godset lämnas ut till honom.

Av 3 mom. framgår att konossement kan begäras enligt 44 § om avsändaren inte har avstått från sin rätt att utse en annan mottagare. Om transportkunden har avstått från sin rätt får han inte senare kräva att en sjöfraktsedel skall bytas ut mot ett konossement. Ett sådant utbyte skulle inverka menligt på transportdokumentens funktioner.

59 §. *Sjöfraktsedelns innehåll och bevisverkan.* Denna paragraf avser huvudsakligen sjöfraktsedeln som bevismedel och motsvarar stadgandena om konossement i 46 och 48 §§. Med hänsyn till sjöfraktsedelns icke-negotiabla karaktär föreslås i 1 mom. endast några få stadganden om dokumentets innehåll. Principerna för transportörens plikt att undersöka riktigheten av lämnade uppgifter om godset bör dock gälla även för sjöfraktsedlar för att uppgifterna skall bli så tillförlitliga som möjligt. Det föreslås nämligen att också sjöfraktsedeln skall utgöra bevis om transportvillkoren och om att godset har mottagits i det skick som

angetts i dokumentet. Eftersom sjöfraktsedeln inte är negotiabel har transportören dock enligt 2 mom., till skillnad från vad som i vissa fall gäller vid konossement, alltid möjlighet att motbevisa dokumentets innehåll.

Lösning av tvister

60 §. *Avtalsvillkor om behörig domstol.* Paragrafen gäller verkan av jurisdiktionsklausuler vid avtal om transport av styckegods. Paragrafen saknar motsvarighet i gällande sjölag. Den bygger på artikel 21 och 23 i Hamburgreglerna.

I punkten 2.2. i den allmänna motiveringen har redogjorts för utgångspunkterna för förslaget. I linjefarten är det vanligt att konossement och andra transportdokument innehåller jurisdiktionsklausuler, som bestämmer att en tvist skall avgöras av en bestämd domstol. Avtalsfriheten i fråga om jurisdiktionsklausuler utnyttjas ofta så att talan i anledning av skada på transporterat gods endast kan väckas i den stat där redaren har sitt huvudsakliga driftsställe. En sådan klausul kan föranleda svårigheter bl.a. när det är oklart vem som är ansvarig transportör. En jurisdiktionsklausul kan också medföra betydande kostnader och olägenheter för käranden. Bevisningen beträffande skador som har inträffat i samband med hanteringen av godset i lastnings- och lossningshamnen eller vid omlastning är ofta lättast tillgänglig på den ort, där skadan har inträffat. Jurisdiktionsklausuler medför dock givetvis fördelar när det är fråga om skador på olika lastpartier, eftersom de gör det möjligt att koncentrera handläggningen av krav på grund av en och samma händelse till en enda domstol.

Exklusiva jurisdiktionsklausuler kombineras ofta med lagvalsregler, som fastställer att också lagen i redarens hemland skall tillämpas, även om denna inte är baserad på en konventionsbindning, eller som annars kan innebära att Haag-Visbyreglerna inte blir tillämpliga. I fart som omfattas av Haag-Visbyreglerna eller annan fart som är underställd tvingande lagregler i det land som transporten har en anknytning till har denna kombination av jurisdiktionsklausuler och lagvalsregler i många fall lett till att lastägarens materiellt rättsligt försätts i en väsentligt sämre ställning än vad som skulle följa av Haag-Visbyreglerna. Klausuler som i praktiken leder till att talan överhuvudtaget inte kan väckas eller saken inte kan drivas på grund

av kostnadsskäl eller andra orsaker kan i realiteten ha samma verkan som en ansvarsfriskrivning.

Utgångspunkten i nordisk rättspraxis har varit att jurisdiktionsklausuler i styckegodsfart ges rättsverkan om inte särskilda skäl föreligger för att åsidosätta dylika klausuler. Giltigheten av jurisdiktionsklausuler i transportavtalen bedöms i första hand utgående från allmänna avtalsrättsliga och processrättsliga regler. I rättspraxis har domstolar ibland åsidosatt en dylik klausul t.ex. när den skulle medföra att talan reellt sätt är omöjlig att genomföra eller när klausulen inte tillräckligt tydligt anger var talan skall väckas. Det kan förekomma situationer där verkan av en jurisdiktionsklausul kommer så nära verkan av en ansvarsfriskrivning att klausulen redan i stöd av 168 och 168 a § sjölagen borde åsidosättas.

Föreliggande paragraf bygger på Hamburgreglernas bestämmelser om jurisdiktion (artikel 21), om skiljeförfarande (artikel 22) och om ogiltigheten av avtalsbestämmelser som strider mot konventionen (artikel 23). Begränsningarna i användningen av jurisdiktions- och skiljeklausuler följer av en kombination av artiklarna 21—23.

Huvudsyftet med Hamburgreglernas bestämmelser om jurisdiktion i artikel 21 är att säkerställa lastägarens möjlighet att få en tvist prövad på ort med en naturlig anknytning till transportavtalet. Reglerna gäller givetvis också då transportören agerar i egenskap av käranden. Enligt artikeln kan talan enligt kärandens val väckas vid domstolen för den ort, där svaranden har sin vanliga vistelseort. Vidare kan talan väckas där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden har ett driftsställe för sin rörelse, en filial eller en företrädare på orten. Talan kan även väckas där lastnings- eller lossningshamnen är belägen eller på någon ytterligare ort som för detta ändamål har angetts i transportavtalet. Slutligen kan talan väckas vid domstol för den ort i en konventionsstat, där fartyget eller ett annat fartyg som tillhör samma ägare har belagts med kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd. Betydelsen av artikeln framgår när den ses i kombination med artikel 23 om ogiltigheten av avtalsbestämmelser enligt vilken konventionens bestämmelser som huvudregel inte får åsidosättas genom avtal till nackdel för avsändaren eller mottagaren.

Den valrätt som käranden har enligt artikel

21 får alltså inte åsidosättas genom avtal. Regleringen skall dessutom ses i samband med konventionens artikel 23(3) som finns återgiven i förslagets 4§ 3 mom. Enligt sistnämnda paragraf skall transportdokumentet i det fall att transportavtalet är underkastat konventionen innehålla en uttrycklig uppgift om detta och att villkor som avviker från sådana stadganden till nackdel för avsändaren eller mottagaren är ogiltiga (s.k. paramountklausul). Detta innebär att den valrätt som jurisdiktionsbestämmelsen ger, i kombination med allmänna avtals- och lagvalsregler, kan antas bli respekterad också i det fall att talan väcks i en stat som inte är bunden av konventionen.

Förhandsavtal om jurisdiktion kan inte utvidgas till att omfatta andra orter än de som uppräknas i Hamburgreglernas artikel 21(1). Detta framgår ur stycke 3 i artikeln, vilket kan sägas avspegla en kompromiss mellan transportörens intresse att fortfarande kunna använda jurisdiktionsklausuler som förhindrar att talan kan väckas så att säga var som helst och lastägarens intresse att kunna väcka talan i en sådan stat som transporten i praktiken närmast har en anknytning till.

Efter det att en tvist har uppkommit har parterna dock rätt att komma överens om hur tvisten skall behandlas inklusive jurisdiktion.

Det står lagstiftaren fritt att reglera frågan om begränsningar i avtalsfriheten i fråga om jurisdiktions- och skiljeklausuler eftersom Haag-Visbyreglerna inte har några bestämmelser om dessa frågor. Andra folkrättsliga förpliktelser kan dock begränsa valmöjligheterna. Behovet av en reglering samt dess förhållande till den s.k. Luganokonventionen framgår ur den allmänna motiveringen i punkten 2.2.

Enligt föreliggande paragraf är jurisdiktionsklausuler i princip giltiga. En sådan klausul får emellertid inte utformas så, att den i oskälig utsträckning begränsar kändens möjlighet att väcka talan. Bl.a. är paragrafen så utformad, att den normalt ger kändens tillgång till en domstol, vars dom kan verkställas mot svaranden där denne har tillgångar.

Enligt förslagets 1 mom. är en jurisdiktionsklausul ogiltig i den mån den begränsar kändens rätt att enligt eget val väcka talan vid en domstol för någon av de orter som nämns i punkterna 1—3 i momentet. Stadgandet gäller vare sig det är transportören eller transportkunden som väcker talan. Paragrafen gäller också det fallet att talan väcks mot en under-

transportör. Det förutsätts inte i momentet att de domstolar, där talan skall kunna väckas, ligger i en konventionsstat. Enligt momentet är en jurisdiktionsklausul ogiltig i den mån den begränsar kändens valrätt. I övriga avseenden är klausulen giltig.

Enligt 1 punkten skall kändens kunna väcka talan vid domstol för den ort, där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, där svaranden har sin vanliga vistelseort.

I 2 punkten stadgas att talan skall kunna väckas vid domstolen för den ort, där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftsställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts. Frågan var ett transportavtal skall anses ha blivit ingånget regleras inte i lagen utan får bedömas enligt allmänna regler om detta. Med driftsställe avses bl.a. ett sidokontor som tar emot bokningar. En linjeagent fyller de i stadgandet avsedda kraven på företrädare.

Enligt 3 punkten kan talan också väckas vid domstolen för den ort, där den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger. Syftet med stadgandet är bl.a. att talan skall kunna väckas där det finns tillgång till bevisning.

I 2 mom. har tagits in två förtydligande stadganden som i och för sig följer av 1 mom. Det framgår av 1 mom. att det endast gäller jurisdiktionsklausuler som begränsar kändens valrätt. Det finns således inte hinder för jurisdiktionsklausuler i transportavtalet som gör det möjligt att väcka talan vid andra domstolar än de som följer av 1 mom. Om talan enligt klausulen endast kan väckas vid domstolen för någon annan ort än de som anges i momentet, blir verkan av klausulen att kändens också kan väcka talan vid den ifrågavarande domstolen utöver de i 1 mom. nämnda domstolarna. Det har ansetts önskvärt att i lagtexten återge bestämmelsen Hamburgreglernas artikel 21(1) att talan också kan väckas vid en domstol för den ort som för detta ändamål har angetts i transportavtalet.

Paragrafens 1 mom. gäller endast avtal som har ingåtts innan en tvist har uppkommit. Den utgör således inte hinder för parterna att när en tvist redan har uppkommit välja en annan domstol. Detta kan t.ex. ske så, att kändens väcker talan på någon annan ort och svaranden inte gör invändning om forum. I 2 mom.

andra meningen har intagits ett uttryckligt stadgande om detta.

Det har inte ansetts vara nödvändigt att ange att talan i vissa fall kan väckas vid arrestforum. I detta avseende får det antas vara tillräckligt att i 21 kap. 4§ om behörig domstol vid transport av styckegods ange att talan under vissa förutsättningar kan väckas vid arrestforum.

I 3 mom. finns ett stadgande om verkan av jurisdiktionsklausuler och klausuler om skiljeförfarande i certepartier för innehavare av ett konossement som har utfärdats enligt certepartiet. Om konossementet innehåller en uttrycklig bestämmelse om att klausulen är bindande för innehavaren av konossementet har innehavaren gjorts uppmärksam på klausulen på ett sådant sätt, att det kan förutsättas att han gör sig bekant med klausulen. Om en sådan uttrycklig bestämmelse saknas i konossementet och detta t.ex. endast innehåller en allmän hänvisning till certepartiet, är jurisdiktions- och skiljeklausulen däremot inte bindande för innehavaren av konossementet.

Av skäl som framgår av punkten 2.2. i den allmänna motiveringen föreslås i 4 momentet avtalsfrihet i fråga om jurisdiktionsklausuler om transportavtalet inte berör ett nordiskt land. Stadgandet skall ses i sammanhang med möjligheten till lagval enligt 2 § 3 mom. och har utformats på motsvarande sätt. Jurisdiktionsklausuler kan fortfarande användas vid s.k. cross trade, dvs. i detta sammanhang i fart mellan tredje länder som inte berör de nordiska länderna, förutsatt att lagstiftningen i dessa länder inte utgör något hinder för detta.

I momentet har tagits in ett stadgande om att begränsningarna i avtalsfriheten i fråga om jurisdiktionsklausuler får vika i den utsträckning detta följer av Luganokonventionen om domstolars behörighet och verkställighet av domar på privaträttens område. Det framgår av den allmänna motiveringen att användningen av jurisdiktionsklausuler inte kan begränsas i sådana fall, där åtminstone en av parterna har hemvist i en stat som är ansluten till Luganokonventionen. Stadgandet om begränsning i avtalsfriheten får därigenom betydelse endast i sådana undantagsfall, där ingendera parten har hemvist i en stat som är bunden av Luganokonventionen och verkan av en jurisdiktionsklausul skall bedömas enligt finsk rätt. En jurisdiktionsklausul enligt Luganokonventionens artikel 17 torde dock inte kunna tolkas så

att den skulle få den verkan att transportörens ansvar enligt Haag-Visbyreglerna skulle bortfalla eller reduceras.

61 §. *Skiljeklausuler.* Föreliggande paragraf, som behandlar giltigheten av skiljeklausuler, saknar motsvarighet i sjölagen. Den bygger på artikel 22 i Hamburgreglerna.

Hamburgreglerna ger parterna rätt att avtala att en tvist rörande en transport av gods som är underkastad konventionen skall hänskjutas till skiljeförfarande, men uppställer vissa begränsningar för denna avtalsfrihet. Skiljeförfarandet skall enligt kändens val äga rum i den stat där de orter finns som uppräknas i artikeln om jurisdiktion. Skiljedomstolen skall tillämpa konventionen och konventionens bestämmelser om de orter, där förfarandet enligt kändens val skall äga rum, skall anses utgöra en del av skiljeklausulen. Också i fråga om skiljeklausuler får konventionens regler om ogiltiga avtalsbestämmelser den verkan att en skiljeklausul är ogiltig till den del den begränsar kändens valrätt. Något hinder för att utvidga valrätten föreligger dock inte.

Skiljeklausuler, som i realiteten medför exklusiv jurisdiktion för skiljeorten, har i utgångspunkt getts rättsverkan. Det har dock inte varit vanligt att inta bestämmelser om skiljeklausuler i konossement eller andra transportdokument vid styckegodsfart. Det föreligger dock en risk för att också skiljeförfarande börjar användas i större omfattning om en tvingande lagstiftning genomförs i fråga om giltigheten av jurisdiktionsklausuler. Ur rättspolitisk synvinkel bör därför införandet av stadganden om skiljeklausuler ses i relation till de exklusiva forumreglerna generellt.

Den föreslagna lagreglering gäller enbart förhandsavtal. Förslaget ger alltså parterna frihet att avtala om hur en tvist skall avgöras i det fall att den redan har uppkommit.

Enligt paragrafens 1 mom. får parterna också innan en tvist har uppkommit skriftligen överenskomma att tvister på grund av transport av styckegods skall lämnas till slutligt avgörande av skiljemän. Ett sådant avtal kan t.ex. framgå av en klausul i transportdokumentet eller ingås genom korrespondens eller utväxling av telex- eller telefaxmeddelanden.

Enligt momentet skall då alltid som en del av skiljeavtalet gälla att skiljeförfarandet enligt kändens val skall försiggå i en av de stater, där den ort som avses i 60 § 1 mom. är belägen. Detta innebär att kändens rätt att efter eget

val inleda skiljeförfarandet i någon av de stater som framgår 60 § 1 mom. anses fylla ut skiljeklausulen. Verkan av detta blir bl.a. att käranden kan inleda förfarandet i någon av dessa stater också om skiljeklausulen enbart anvisar någon annan stat. För det andra blir verkan av en sådan klausul den, att kärandens valrätt utvidgas genom klausulen till att också omfatta den avtalade staten.

Enligt momentet skall skiljemännen tillämpa stadgandena i kapitlet transport av styckegods. I detta ligger dels att skiljemännen inte genom att döma efter skälighet kan utesluta det resultat som skulle följa av kapitlet, dels en lagvalsregel.

Stadgandet i 2 mom. att 60 § 2 och 3 mom. har motsvarande tillämpning på skiljeklausuler får närmast den betydelsen, att parterna efter det att en tvist har uppkommit kan komma överens om skiljeförfarande på någon annan ort än de som följer av hänvisningen till 60 § 1 mom.

I 3 mom. föreslås en likadan begränsning i den tvingande regleringen av skiljeklausuler vid s.k. cross trade-trafik som den som har föreslagits i fråga om jurisdiktionsklausuler. Här kan hänvisas till motiveringen till 60 § 4 mom. Momentet innehåller inte något förbehåll för Luganokonventionen eftersom denna konvention inte gäller skiljeförfarande.

14 kap. Om befraktning av fartyg

Förslagets stadganden om befraktning av fartyg motsvarar i huvudsak 4 kap. sjölagen, men innehåller såväl ett antal ändringar i sak som språkliga ändringar. Kapitlet om befraktning är uppdelat i fyra avsnitt, inledande stadganden (1—5 §§), stadganden om resebefraktning (6—41 §§), kvantumkontrakt (42—51 §§) och stadganden om tidsbefraktning (52—74 §§). Reglerna har i huvudsak en dispositiv karaktär dock så att det tvingande svaret vid lastskada vid resebefraktning bibehålls i inrikes och internordisk fart. I fråga om resebefraktning har viktiga ändringar gjorts i stadgandena om lastnings- och lossningstid, som delvis bygger på andra principer än motsvarande stadganden i gällande sjölag. Det föreslås nya stadganden om kvantumkontrakt och konsekutiva resor. Vidare är stadgandena om tidsbefraktning systematiskt genomarbetade och mera detaljerade än i gällande sjölag. Vid

översynen har man lagt stor vikt vid att de nya lösningarna i sak i så stor utsträckning som möjligt skall stämma överens med internationell avtalspraxis och internationellt godtagna principer.

Allmänna stadganden

Stadgandena i 1—5 §§ är gemensamma för alla befraktningsformer och motsvarar i huvudsak 71—75 §§ samt 160 § och 168 a § 2 mom. gällande sjölag till den del stadgandena gäller befraktning, även om flera viktiga ändringar i sak har gjorts.

1 §. *Kapitlets tillämpningsområde och definitioner.* Enligt 1 mom. första meningen gäller kapitlet hel- och delbefraktning av fartyg. Det är fråga om helbefraktning när befraktningen gäller ett helt fartyg eller en full last och delbefraktning när befraktningen gäller mindre än ett helt fartyg eller en full last.

Uttrycken helbefraktning och delbefraktning hänför sig inte enbart till resebefraktning. Det kan t.ex. förekomma tidsbefraktning som gäller en del av ett fartyg i linjefart, s.k. *space charter*.

Befraktningsavtalet (certepartiet) hänför sig till ett fartyg. Begreppet befraktning används därför i förslaget i motsats till begreppet transport av styckegods. Vid transport av styckegods gäller avtalet det gods som skall transporteras. Det primära föremålet med ett befraktningsavtal kan visserligen också vara transport av gods, vilket leder till att det ibland är svårt att dra gränsen mellan t.ex. transport av styckegods och delbefraktning.

Enligt 1 mom. andra meningen gäller stadgandena om resebefraktning också konsekutiva resor när annat inte har stadgats. Preciseringsen har gjorts för att utesluta en motsatt slutledning. En definitionen av konsekutiva resor har intagits i 2 mom.

I 2 mom. definieras några viktiga begrepp som används i kapitlet. Parterna i ett befraktningsavtal kallas bortfraktare och befraktare i motsats till kapitlet om transport av styckegods där man använder begreppen transportör och avsändare. I avsnittet om resebefraktning talar man om resebortfraktare och resebefraktare medan man i avsnittet om tidsbefraktning talar om tidsbortfraktare och tidsbefraktare.

Med *bortfraktare* avses den som genom avtal bortfraktar ett fartyg till annan, *befraktaren*. Bortfraktning av ett fartyg innebär att fartyget

används för befördran av gods på det sätt som avtalet förutsätter. Uttrycket vidarebortfraktning används i förslagets 4 och 71 §§. Uttrycket ersätter uttrycket "underbortfraktare" som används i gällande lag. Härigenom kommer terminologin att stämma bättre överens med det danska och norska uttrycket "frembortfraktning". Samtidigt minskar risken för att uttrycket skall missförstås att beteckna kommersiellt sekundär verksamhet. Med uttrycket "vidarebortfraktning" beskrivs situationen när befraktaren genom ett nytt befraktningsavtal med en tredje person åtar sig att i egenskap av bortfraktare befordra gods för dennes räkning med det fartyg som han förfogar över enligt det första befraktningsavtalet. Man avser alltså inte situationer där den ursprungliga bortfraktaren uppfyller befraktningsavtalet med ett fartyg som han har infraktat.

Definitionen av *avlastare* saknar motsvarighet i gällande sjölag och motsvarar till sin innebörd definitionen i 13 kap. 1 § vid transport av styckegods.

Begreppen *resebefraktning* och *tidsbefraktning* överensstämmer med 71 § gällande sjölag.

I förslaget definieras uttrycket *konsekutiva resor*, vilket inte har gjorts i gällande sjölag. Ett avtal om konsekutiva resor utgör ett avtal om resebefraktning av fartyg som gäller ett visst antal resor med last, vilka skall utföras efter varandra, oftast utan andra mellanresor än ballastresor, dvs. konsekutivt. Antalet resor kan t.ex. fastställas som det antal resor fartyget skall utföra inom en viss tidsrymd eller det antal resor som behövs för att befordra en viss mängd gods. Det avgörande för ett avtal om konsekutiva resor är att resorna skall utföras efter varandra och att frakten skall beräknas per resa.

Definitionen av begreppet *delbefraktning* saknar motsvarighet i gällande sjölag men överensstämmer med den definition som redan finns i den danska och den norska sjölagen. Med delbefraktning avses befraktning som gäller mindre än ett helt fartyg eller en full last när certeparti används. Definitionen har betydelse framför allt för att befraktningsformen inte skall sammanblandas med transport av styckegods. Det avgörande vid gränsdragningen om det föreligger delbefraktning eller transport av styckegods är således vilket avtalsdokument parterna har använt, eller avsett att använda. Fastän certeparti inte har använts föreligger det ett avtal om delbefraktning när

parterna har använt ett avtalsdokument som väsentligen täcker de samma punkter som ett certeparti, t.ex. en s.k. *fixture note*, som hänvisar till ett bestämt certepartiformulär. Definitionen av delbefraktning har utformats att avse kapitlet om befraktning i dess helhet.

Paragrafens 1 mom. anger kapitlets sakliga tillämpningsområde medan 3 mom. anger det geografiska tillämpningsområdet, som motsvarar förslagets 13 kap. 2 § 1 mom. Stadgandena är tillämpliga på avtal om befraktning av fartyg vid inrikes fart i Finland samt vid internordisk fart. Enligt 168 a § 1 mom. sjölagen skall vid förenämnd fart lagen i den stat där avgångsorten är belägen tillämpas. Enligt förslaget blir däremot domstolslandets lag tillämplig, med den modifikation som föreslås för inrikes fart i Danmark, Norge och Sverige. När finsk rätt skall tillämpas enligt det föreliggande momentet får de stadganden i befraktningskapitlet som enligt 2 § 2 mom. är tvingande inte åsidosättas genom avtal om att ett annat lands lag skall tillämpas. Befraktningskapitlets dispositiva stadganden kan däremot åsidosättas såväl genom lagvalsklausuler som genom materiella avtalsbestämmelser.

Befraktningskapitlet skall enligt 4 mom. tillämpas också i andra situationer när finsk rätt skall tillämpas, dvs. i situationer då det följer av internationellt privaträttsliga regler att finsk rätt skall tillämpas, t.ex. då parterna har avtalat så.

2 §. *Avtalsfrihet*. Enligt paragrafens 1 mom., som i huvudsak motsvarar 72 § gällande sjölag, är stadgandena i detta kapitel dispositiva om inte annat följer av stadgandena. De tillämpas inte om annat följer av avtalet, av praxis som har utbildats mellan parterna eller av handelsbruk eller annan sedvänja som måste anses bindande för parterna. Samma formulering har använts i köplagen (355/87).

Uttrycket "i den mån annat följer av avtalet" innebär att en avvikelse från lagens reglering inte behöver vara uttryckligen avtalad för att få verkan mellan parterna. Det kan också framgå av omständigheterna kring avtalet att parternas avsikt eller gemensamma förutsättning har varit att i ett visst eller vissa hänseenden följa en annan regel än den som följer av kapitlet. Uttrycket tar inte heller enbart sikte på det som kan anses ha blivit avtalat när befraktningsavtalet ingicks utan avser även det som parterna därefter kan ha kommit överens om.

En viss praxis som har utbildats mellan

parterna kan också ge vid handen att parterna har kommit överens om att avvika från den dispositiva rätten. Av momentet framgår därför uttryckligen att praxis som har utbildats mellan parterna kan åsidosätta stadgandena i kapitlet.

Principen att handelsbruk åsidosätter de dispositiva stadgandena om befraktning har fasthållits i momentet. I stadgandet tas inte ställning till när ett relevant handelsbruk skall anses föreligga. En allmän förutsättning för att handelsbruk skall få företräde framom den dispositiva rätten är att det har godtagits generellt och efterföljs åtminstone i den ifrågasvarande farten eller hamnen. Av stadgandet framgår vidare att handelsbruk eller annan sedvänja åsidosätter lagen endast om det är fråga om ett bruk eller en sedvänja som måste anses bindande för parterna. Det innebär bl.a. att bruk eller sedvänjor som är oskäligen eller som en part ensidigt tillämpar i allmänhet inte blir bindande för motparten.

Enligt 2 mom. kan vid resebefraktning bortfraktarens ansvar enligt 27 § för lastskador och dröjsmål med utlämnandet av lasten inte begränsas vid inrikes fart och nordisk fart till skada för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Inte heller stadganden om preskription i 19 kap. 1 § 1 mom. 4 punkten och 2 mom. skall kunna åsidosättas vid avtal rörande sådan fart. Eftersom den tvingande verkan i stadgandet knyts till en viss fart får den inte betydelse utanför det angivna fartområdet även om finsk rätt skall tillämpas på grund av en lagvalsklausul eller enligt internationellt privaträttsliga regler. Motsvarande tidsbefraktningregler är i princip dispositiva oberoende av fartområde.

På motsvarande sätt som i 13 kap. 4 § 2 mom. stadgas att befraktningsavtalet kan innehålla bestämmelser om uppgörande av gemensamt haveri.

Momentet innehåller också ett stadgande som är ett komplement till 1 § 3 mom. andra meningen. Syftet är att den tvingande regleringen på denna punkt i den danska, norska och svenska sjölagen inte skall kunna kringgå genom att talan på grund av ett befraktningsavtal som gäller inrikes fart i dessa länder väcks i Finland. Stadgandet innebär till denna del att en finsk domstol i det fall att t.ex. svensk lag skall tillämpas skall bedöma stadgandenas tvingande karaktär med utgångspunkt från svenska regler.

Som beskrivits i den allmänna motiveringen

i punkten 2.3. har det från den finländska rederinäringens sida framhållits att det inte finns behov av att kvarhålla den tvingande regleringen vid resebefraktning eftersom parterna i befraktningsavtalet kan anses likvärdiga. Frågan har diskuterats grundligt under de nordiska förhandlingarna och för att uppnå en nordisk rättsenhet på denna punkt föreslås också för finsk del att den det tvingande ansvaret för lastskada bibehålls.

Det framgår av 3 mom. att avlastarens rätt att vid resebefraktning kräva konossement enligt 18 § inte får inskränkas genom avtal vid fart som avses i 13 kap. 2 § 1 och 2 mom., dvs. vid fart som faller under styckegodskapitlets geografiska tillämpningsområde. Motsvarande regler för tidsbefraktning är dispositiva.

I 4 mom. ingår en erinran om att tvingande stadganden vid befraktning också kan bli gällande på grund av att stadgandena om transport av styckegods blir tillämpliga. Detta blir fallet om konossement har utfärdats och det bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaren och innehavaren av konossementet. Stadgandena i 5 § gäller såväl rese- som tidsbefraktning.

3 §. *Befraktning av ett bestämt fartyg.* Paragrafens 1 mom. första meningen motsvarar 73 § gällande sjölag. Stadgandet omfattar både det fallet att befraktningsavtalet ursprungligen avsåg ett bestämt fartyg och det fall att ett bestämt fartyg senare anmäls i enlighet med avtalet.

I många fall avtalas att bortfraktaren skall ha rätt att fullgöra avtalet med ett annat fartyg än det avtalade eller att i övrigt använda andra fartyg. I 1 mom. andra meningen stadgas om sådana substitutionsklausuler. Ett avtal om substitutionsrätt ger inte bortfraktaren rätt att använda fartyg som är mindre ändamålsenliga för befraktarens föremål med befraktningsavtalet än det fartyg som har specificerats i avtalet. Vad som menas med "lika ändamålsenligt" måste avgöras i det enskilda fallet utgående från befraktarens syfte med avtalet. Man behöver dock inte beakta ett sådant syfte som avviker från det normala och som bortfraktaren inte har gjort uppmärksam på vid avtalsslutet. Fartygets lastkapacitet, hastighet samt utrustning för att behandla och förvara lasten är normalt de viktigaste egenskaperna vid bedömningen.

Rätten att sätta in ett annat fartyg än det avtalade är avsedd för situationer där bortfrak-

taren inte har anledning att använda flera fartyg för att fullgöra avtalet, t.ex. vid ett resecerteparti för en enda resa. Rätten att i övrigt använda andra fartyg täcker den situationen där det kan vara aktuellt för bortfraktaren att använda olika fartyg vid fullgörande av avtalet, t.ex. vid konsekutiva resor eller kvantumkontrakt då bortfraktaren önskar använda olika fartyg för de särskilda resorna. Enligt tredje meningen kan rätten att sätta in ett annat fartyg utövas flera gånger. Stadgandena i 1 mom. andra och tredje meningen skall ses i samband med 30 och 73 §§, som innebär begränsningar i möjligheten till substitution.

Paragrafens 2 mom. första mening motsvarar 74 § gällande sjölag. Vid helbefraktning får bortfraktaren inte ta med gods för annan än befaktaren. Enligt andra meningen gäller det samma även om fartyget skall gå i ballast för att påbörja en ny resa. Stadgandet motsvarar avtalspraxis. Något behov för en motsvarande precisering vid ballastresor under en tidsbefraktningperiod eller mellanresor under ett avtal om konsekutiva resor finns det emellertid inte. I övrigt skall man se hur begynnelsepunkten för den period som omfattas av befaktningensavtalet har angetts i avtalet. Om utgångspunkten har angetts som en bestämd tidpunkt utan att parterna uttryckligen eller underförstått har berört frågan om hur fartyget skall disponeras före denna tidpunkt, hindrar stadgandet inte bortfraktaren att befördra gods för annans räkning före denna tidpunkt. Om utgångspunkten däremot har angetts som avslutningstidpunkten för en tidigare resa, innebär stadgandet att fartyget på en ballastresa efter denna resa inte kan ta med last för andra om inte avtalet ger bortfraktaren rätt till det. Genom stadgandet vill man undvika den olägenhet som kan uppkomma för befaktaren i form av dröjsmål, behov för rengöring eller dylikt om fartyget oväntat anländer till lastingshamnen med last för annan.

4 §. *Överlåtelse av befaktningensavtal.* En befaktare har normalt möjlighet att överlåta befaktningensavtalet till annan eller vidarebortfrakta fartyget. Stadgandet i 1 mom. om befaktarens ansvar vid sådan överlåtelse och vidarebortfraktning motsvarar i sak 75 § gällande sjölag och överensstämmer med allmänna avtalsrättsliga principer.

I 2 mom. finns dispositiva stadganden även för det fall att bortfraktaren överlåter befaktningensavtalet. Här skall man skilja mellan å ena

sidan överlåtelse av enbart kravet på frakt och å andra sidan överlåtelse av partställningen i befaktningensförhållandet som en helhet. För att bortfraktaren vid överlåtelse av partställningen i sin helhet skall befrias från sina förpliktelser enligt avtalet krävs samtycke av befaktaren. I förslaget har man emellertid gått ännu ett steg vidare. Enligt första meningen uppställs nämligen befaktarens samtycke som ett villkor för överlåtelsen, inte bara som villkor för att en överlåtelse skall ha befriande verkan. Om bortfraktaren överlåter befaktningensavtalet utgör detta således redan i sig ett avtalsbrott som ger befaktaren rätt att göra gällande påföljder. Detta är fallet också om det inte skulle föreligga någon risk för att den till vilken bortfraktaren överlåter avtalet inte skulle kunna fullgöra det. Enligt andra meningen innebär ett samtycke att bortfraktarens ansvar upphör om inte befaktaren gör förbehåll att bortfraktaren fortfarande skall vara ansvarig för fullgörande av avtalet.

5 §. *Trampkonossement.* Sjölagens stadganden om konossement är gemensamma för konossement i styckegodsfart (linjekonossement) och konossement som utfärdas enligt ett certeparti eller annat befaktningensavtal (s.k. trampkonossement). Enligt förslaget skall de två typerna av konossement vara underkastade samma regler. Tekniskt genomförs detta så att 5 § innehåller en hänvisning som gör stadgandena om konossement vid transport av styckegods tillämpliga på trampkonossement.

I paragrafen regleras flera olika frågor. För det första behandlas förhållandet mellan trampkonossementet och befaktningensavtalet, för det andra utfärdandet av konossementet, dess innehåll och rättsverkan och för det tredje bortfraktarens ansvar för lastskada osv. gentemot tredje man som innehar konossementet. I fråga om konossement som utfärdas för fart som omfattas av 13 kap. om transport av styckegods och som nämns i 13 kap. 2 §, blir stadgandena om konossement i kapitlet om styckegods tillämpliga enligt kapitlets 3 §.

Paragrafens 1 mom. innehåller huvudregeln om förhållandet mellan trampkonossementet och befaktningensavtalet. I stadgandet regleras således frågan när trampkonossementet reglerar förhållandet mellan bortfraktaren/transportören och innehavaren av konossementet. Momentet utgör en parallell till 13 kap. 42 § 3 mom. som reglerar motsvarande fråga vid transport av styckegods.

Momentet motsvarar 160 § 1 mom. gällande sjölag. Uttrycket "mottagare" i det gällande stadgandet har dock ersatts med uttrycket "tredje man" för att markera att regeln blir tillämplig så snart ett konossement blivit omsatt. Ändringen syftar till att klarlägga att konossementet kan reglera inte bara förhållandet mellan bortfraktaren och den som skall ta emot godset i bestämmelseorten, utan även förhållandet mellan bortfraktaren och andra personer.

Förhållandet mellan bortfraktaren och befraktaren regleras av befraktningsavtalet. Gentemot befraktaren kan bortfraktaren åberopa bestämmelserna i befraktningsavtalet även om det konossement som utfärdas inte innehåller någon hänvisning till befraktningsavtalet.

Konossementet blir enligt stadgandet bestämmande för förhållandet mellan bortfraktaren och den som utan att vara befraktare avlämnar godset för transport. Det kan t.ex. vara fråga om en FOB-säljare som har åtagit sig att för köparens räkning ordna transporten. FOB-köparen är däremot befraktare och därför bunden av bestämmelserna i befraktningsavtalet.

Konossementet reglerar också förhållandet mellan bortfraktaren och den som efter överlåtelse har förvärvat konossementet. Detta gäller oberoende av om det är fråga om den slutliga mottagaren eller någon som överlåter konossementet vidare.

När konossementet bestämmer förhållandet mellan bortfraktaren och "tredje man" kan bestämmelser i befraktningsavtalet göras gällande endast om konossementet innehåller en hänvisning till dem. För att en sådan hänvisning skall vara relevant måste man kunna identifiera det befraktningsavtal som hänvisningen skall avse. Om det t.ex. finns flera befraktningsavtal med olika bestämmelser och det inte är möjligt att fastställa vilket av befraktningsavtalen hänvisningen avser, kan den inte beaktas. Problem kan uppstå bl.a. därför att man i konossementet inte har antecknat dateringen för det certeparti man hänvisar till. Bortfraktaren måste i ett sådant fall identifiera befraktningsavtalet på något annat sätt. Ibland har man t.ex. i praxis i en situation när flera befraktningsavtal gäller för en resa, t.ex. både tidsbefraktnings- och resebefraktningsavtal, utgått från det befraktningsavtal som ligger närmast konossementet.

Beträffande innehållet i och rättsverkningar av trampkonossement gäller enligt hänvisningen i 2 mom. första meningen samma regler som för linjekonossement. Hänvisningen omfattar 45—57 §§ i 13 kap. om transport av styckegods. Däremot omfattar hänvisningen inte 13 kap. 44 §, som ger avlastaren rätt att vid styckegodstransport kräva mottagningskonossement. Rätten att kräva trampkonossement regleras vid resebefraktning därigenom enbart i 18 §. Eftersom 18 § endast gäller ombordkonossement blir följden den, att avlastaren vid trampfart inte har rätt att kräva mottagningskonossement. Det bör dock observeras att enligt 2 § 3 mom. är 18 § tvingande vid den fart som också 13 kap. 44 § gäller.

I 13 kap. 49 och 50 §§ ingår stadganden till skydd för tredje man som i god tro har löst in konossementet. Med tredje man avses i dessa stadganden någon annan än avlastaren. Vid ett FOB-köp är köparen befraktare medan säljaren är avlastare. Köparen som har löst in konossementet kan därför i egenskap av en sådan tredje man åberopa det skydd som 13 kap. 49 och 50 §§ medför.

När konossementet bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaren och innehavaren av konossementet, blir stadgandena i kapitlet om transport av styckegods tillämpliga enligt 13 kap. 3 §. Enligt 5 § 2 mom. andra meningen regleras bortfraktarens ansvar och rättigheter gentemot tredje man av 13 kap. 24—40 §§. Bortfraktarens ansvar för lastskador och dröjsmål med utlämnandet av lasten bestäms enligt 13 kap. 24—39 §§. Avsändarens ansvar för skada som orsakas transportören eller en undertransportör bestäms enligt 13 kap. 40 §. Också stadgandena i 13 kap. 36 § om undertransportörens ansvar får motsvarande tillämpning när ett trampkonossement bestämmer rättsförhållandet mellan innehavaren av konossementet och undertransportören.

Stadgandena i 13 kap. 24—40 §§ är enligt 13 kap. 4 § tvingande till fördel för lastägaren inom det geografiska område som anges i 13 kap. 2 §. Den tvingande regleringen av bortfraktarens ansvar enligt det föreliggande momentet sträcker sig därigenom längre än vad som följer av 2 § 2 mom. i detta kapitel och 29 §, som gäller bortfraktarens ansvar vid resebefraktning då konossement inte har utställts.

Resebefraktning

Avsnittet motsvarar 4 kap. avsnitt II i gällande sjölag med den skillnaden att det inte omfattar transport av styckegods. Stadgandena i avsnittet gäller även konsekutiva resor. Vissa stadganden gäller enbart konsekutiva resor nämligen 8 § 3 mom., 29 § 2 mom. andra meningen, 32 § 1 mom. andra meningen, 36 § 2 mom., 39 och 41 §§.

Inledande stadganden om resebefraktning

6 §. *Frakt*. Paragrafens 1 mom. innehåller ett stadgande om fraktens storlek när frakten inte följer av avtalet. Uttrycket "gångse" används också i köplagen. Momentet motsvarar 124 § 1 mom. gällande sjölag och förslagets 13 kap. 10 § 1 mom. I motsats till dessa stadganden hänvisas till gångse frakt när avtalet ingicks och inte till gångse frakt vid tidpunkten för godsets avlämnande eller lastning. Bakgrunden till skillnaden är att fraktens storlek vid avtal om transport av styckegods som regel fastställs på grundval av transportörens standardtariffer vid tidpunkten för avlämnandet av godset. Det kompletterande stadgandet att avsändaren skall betala gångse frakt vid denna tidpunkt om inte frakten följer av avtalet överensstämmer således bäst med rådande förhållanden. När det däremot gäller ett resecerteparti lägger parterna mycket större vikt vid marknadsförhållandena vid avtalstidpunkten och vid att klara av alla viktiga frågor redan vid denna tidpunkt. Stadgandet enligt vilket frakten, i det fall att den inte följer av avtalet, skall utgå enligt gångse frakt vid avtalstidpunkten, motsvarar i de flesta fall parternas intentioner.

I motsats till förslagets 13 kap. 10 § 1 mom. som gäller transport av styckegods, innehåller förslaget i fråga om resebefraktning inte något stadgande om när frakten förfaller till betalning. Om förfallotiden inte regleras i avtalet förfaller frakten till betalning vid den tidpunkt då bortfraktaren har tjänat in frakten, dvs. normalt när lasten lämnas ut. I detta avseende bör stadgandena i 21 och 24 §§ beaktas.

Paragrafens 2 mom. motsvarar 124 § 2 mom. gällande sjölag. I motsats till 1 mom. skall frakten i detta fall betalas enligt gångse frakt vid lastningen. I motsatt fall kunde befraktaren

ha ett intresse att lasta mer gods än avtalat om fraktraterna har stigit efter avtalsslutet.

7 §. *Sjövärdighet*. Paragrafen svarar mot 13 kap. 12 § 2 mom. i förslaget och det hänvisas till detaljmotiveringen för denna paragraf. I gällande sjölag nämns uttryckligen att fartyget skall vara behörigen provianterat, vilket i dagens läge föreslås utgå som en särskild punkt i kravet på sjövärdighet. Enligt förslaget skulle kravet på behörig proviantering utgöra en bland flera sidor av kravet på behörig utrustning.

8 §. *Resebefraktarens val av lastnings- och lossningshamn*. Paragrafens 1 mom. har inte direkt motsvarighet i sjölagen och avspeglar att det i ett resecerteparti inte är ovanligt att befraktaren ges rätt att välja lastnings- och lossningshamn. Valrätten kan vara begränsad i avtalet inom snävare eller vidare ramar. Befraktaren skall dock välja en hamn som är lämplig med avseende på tillgänglighet och säkerhet. Första meningen ger nämligen bortfraktaren rätt att vägra att gå till den hamn befraktaren har anvisat såvida den inte är tillgänglig eller fartyget inte kan ligga flott och säkert och utan hinder gå in eller ut med lasten. Motsvarande förutsättningar uppställs i 9 § 1 mom. och 23 § 1 mom., jmf 77 § 1 mom. och 105 § gällande sjölag. Valet av lossningshamn skall med hänsyn till resans utförande göras senast vid lastningens slut.

I 2 mom. stadgas om resebefraktarens ansvar när han har beordrat fartyget till en osäker hamn. Motsvarande stadgande finns för tidsbefraktningens del i 65 § 2 mom. När ett resecerteparti ger befraktaren rätt att välja lastnings- eller lossningshamn, bör han ha samma ansvar för att välja en säker hamn som en tidsbefraktare har vid tidsbefraktning. Vid bedömningen av om fel eller försummelse föreligger på resebefraktarens sida, skall dock beaktas i vilken utsträckning det kan förutsättas att bortfraktaren på förhand kände till de hamnar som befraktaren enligt avtalet kan välja mellan. Ju snävare befraktarens optionsrätt är desto större grund föreligger i allmänhet att anta att bortfraktaren på förhand borde känna till de aktuella hamnarna.

I 3 mom. stadgas särskilt om konsekutiva resor. Avtal om konsekutiva resor ger ofta befraktaren rätt att inom snävare eller vidare ramar välja vilka resor som fartyget skall utföra. Normalt intjänar bortfraktaren frakt bara under lastresorna, utan att hänsyn tas till

ballastresorna. För att undvika ett eventuellt missbruk av optionsrätten skall resebefraktaren enligt stadgandet utöva sin rätt på sådant sätt att den sammanlagda längden av last- och ballastresorna enligt avtalet blir väsentligen densamma. Vid bedömningen av om längden är väsentligen densamma skall man, förutom det rent distansmässiga förhållandet mellan last- och ballastresorna, också beakta vad som är vanligt vid avtal av den aktuella typen. Grunderna för befraktarens val av resor skall också beaktas. Om befraktaren försöker minska sina utgifter genom att välja långa ballastresor, ligger det nära till hands att anta att det föreligger ett missbruk av valrätten än i det fall att befraktarens verkliga transportbehov innebär att ballastresorna blir längre än lastresorna. Deviation under ballastresorna i bortfraktarens intresse skall inte beaktas. Vid bedömningen av väsentlighetskriteriet bör man också beakta om befraktaren utan att det varit avsett vid avtalets ingående har skaffat eller gett bortfraktaren möjlighet att ta med last på ballastresorna. Om befraktaren har gett bortfraktaren sådana inkomstmöjligheter, kan större skillnad mellan last- och ballastresorna tillåtas.

Om befraktaren utövar sin optionsrätt så att ballastresorna överstiger lastresorna med mer än det tillåtna, föreligger avtalsbrott på befraktarens sida. Bortfraktaren kan då enligt stadgandet kräva ersättning för fraktförlust. Den samlade längden av last- och ballastresorna under certepartiet är avgörande vid bedömningen enligt 3 mom. Om befraktaren under certepartiet gör sig skyldig till missbruk av sin optionsrätt och det anteciperade avtalsbrottet är väsentligt har bortfraktaren visserligen möjlighet att häva avtalet, oberoende om han skulle ha rätt till ersättning enligt 3 mom. eller inte.

Enligt 4 mom. får befraktaren inte ändra valet av hamn eller resa. Stadgandet motsvarar tolkningen av klausuler angående optionsrätt när de inte ger befraktaren möjlighet att ändra sitt val.

9 §. *Lastningsplats*. Paragrafen motsvarar 77 och 78 §§ gällande sjölag. Endast språkliga och redaktionella ändringar har gjorts. I 2 mom. används dock en formulering som starkare än 77 § 2 mom. sjölagen betonar bortfraktarens skyldighet att välja en annan lastningsplats när befraktaren inte har anvisat lastningsplats och det inte heller är möjligt att förlägga fartyget till en sedvanlig lastningsplats.

Lastningstid

Sjölagens stadganden om lastnings- och lossningstid är inte längre tidsenliga. I 85 § sjölagen finns stadganden om överliggetidens längd också när den inte är fastställd i avtalet och i 131 § stadganden om frånträdande av avtalet. I 96 § stadgas om annat dröjsmål på befraktarens sida. Dessa stadganden är knutna till lagens dispositiva stadganden om överliggetidens längd.

I internationell avtalspraxis är det numera vanligt att avtala om liggetidens längd och om den rat enligt vilken överliggetiden skall beräknas (*demurrage*-raten). Det är inte vanligt att fastställa någon längd för överliggetiden. Utgångspunkten är att fartyget skall ligga kvar för lastning så lång tid som befraktaren behöver för att fullfölja lastningen. Om lastningen fördröjs utöver liggetiden skall befraktaren betala ersättning för överliggetid, men han har inget annat ersättningsansvar. Sådant dröjsmålsansvar kan enligt engelsk uppfattning endast bli aktuellt i fråga om dröjsmål efter det att lastningen har avslutats (*damage for detention*). Dessa principer innebär också att inte heller ett längre dröjsmål med lastningen ger bortfraktaren hävningsrätt eller rätt att anse att befraktaren har frånträtt befraktningsavtalet. Detta motsvarar 131 § sjölagen.

De nordiska sjölagarna skiljer sig på dessa punkter väsentligt från internationell uppfattning och i synnerhet från engelsk rätt. Det har därför ansetts att det finns ett behov av ändringar i den gällande sjölagen. Vid utformningen av de nya stadgandena angående lastning och dröjsmål har man utgått från följande principer:

1) när överliggetidens längd inte är fastställd i befraktningsavtalet skall bortfraktaren låta fartyget ligga kvar för lastning den tid befraktaren behöver för att lasta fartyget mot att få avtalad eller lagstadgad ersättning för överliggetiden,

2) dröjsmål på befraktarens sida efter lastningen anses som ett vanligt avtalsbrott, och

3) i fall av dröjsmål med lastningen kan bortfraktaren häva avtalet om ersättning för överliggetid inte betalas efter förelagd bestämd tilläggstid för betalning, eller om väsentlig skada eller olägenhet uppkommer för bortfraktaren även om ersättningen betalas i rätt tid.

Dessa principer framgår av 10, 14, 15, 35 och 36 §§ i förslaget.

10 §. *Lastningstid*. Enligt paragrafens första mening är resebortfraktaren skyldig att låta fartyget ligga kvar för lastning en viss lastningstid, som omfattar liggetid och överliggetid. Stadgandet motsvarar 80 § 1 mom. sjölagen. Begreppen lastningstid, liggetid och överliggetid har samma betydelse som i sjölagen.

I lastningstiden ingår enligt förslaget ingen överliggetid vid befraktning på linjefartsvillkor. Stadgandet motsvarar 88 § 1 mom. andra meningen sjölagen, men reglerar en något annan situation. Medan 88 § sjölagen gäller transport av styckegods, som i förslaget regleras i 13 kap., avses här resecertepartier där det är avtalat att befordringen skall ske på linjefartsvillkor (*liner terms*). Denna klausul används ofta i situationer där parterna väljer en avtalsteknik som medför att stadgandena om resebefraktning allmänt skall tillämpas samtidigt som de på enskilda punkter önskar en reglering som ligger närmare en typisk transport av styckegods än en typisk resebefraktning.

11 §. *Liggetidens längd*. Paragrafen motsvarar 81 och 87 §§ sjölagen, dock med flera viktiga ändringar.

De detaljerade stadgandena i 81 § 1 mom. sjölagen om liggetidens längd för mindre fartyg föreslås utgå såsom otidsenliga. Det allmänna stadgandet i 1 mom. andra meningen, som motsvarar 81 § 2 mom. sjölagen, skall således gälla för alla fartyg.

I 2 mom. finns utfyllande stadganden om hur liggetiden skall beräknas vid några ofta förekommande klausuler, som ofta har visat sig medföra meningsskiljaktigheter i fråga om tolkningen och tvister mellan parterna. Även om de utfyllande stadgandena är kortfattade, ger de ändå en utgångspunkt för tolkningen av klausulerna och kan således bidra till en mera enhetlig tolkning av dem. I princip är det avgörande hur ett enskilt avtal skall förstås, men i praktiken är det ofta svårt att komma till något resultat på det sättet. De föreslagna stadgandena kommer därför att vara av stor betydelse och de fyller dessutom ett informationsbehov.

Om avtalet innehåller klausulen *fac* (*fast as can*) beräknas liggetiden utgående från att lastningen skall utföras så snabbt som fartyget kan ta emot lasten med oskadade lastningsanordningar. Detta innebär en förhållandevis kort liggetid. Med hänsyn till lastningsanordningarna är det fartygets faktiska utrustning som är det avgörande och inte utrustning som

är sedvanlig i den fart det gäller. Klausulen *faccop* (*fast as can custom of the port*), innebär att liggetiden skall beräknas utgående från att lastningen skall utföras så snabbt som vanligt lastningssätt i hamnen tillåter. Klausulen medför att liggetiden, beroende av lokala förhållanden, kan bli längre än vid klausulen *fac*. Vid klausulen *liner terms* (linjefartsvillkor) beräknas liggetiden utgående från att lastningen skall utföras så snabbt som vid vanlig lastning i hamnen av fartyg som går i linjefart, men med det tillägg för tid som går förlorad vid trafikanhopning. Eftersom bortfraktaren inte har krav på ersättning för liggetid, innebär klausulen att bortfraktaren bär risken för tidsförlust på grund av trafikanhopning. Bortfraktaren kan enligt 13 § anmäla att fartyget är klart att ta in last fastän trafikanhopning hindrar fartyget att nå lastningshamnen, men liggetiden blir i motsvarande mån längre. För befraktaren blir situationen densamma som för avsändaren vid transport av styckegods. Om klausulen *liner terms* används, omfattar lastningstiden inte överliggetiden. Klausulen ger inte svar på frågan om bortfraktarens skyldighet att anlöpa lastningshamnen vid trafikanhopning.

I 3 mom. behandlas den situationen att en gemensam tid för lastning och lossning har blivit bestämd. Motsvarande stadgande finns i 87 § sjölagen. Medan den sistnämnda paragrafen stadgar att mer tid inte må tas i anspråk för lastningen än att skälig del av tiden återstår för lossningen, föreslås i 3 mom. att kravet om fördelning av lastnings- och lossningstiden utgår. Enligt förslaget löper liggetiden inte ut förrän den gemensamma tiden har gått till ända. Stadgandet kan alltså innebära att den gemensamma tiden används redan i lastningshamnen, vilket har som följd att lossningen sker på överliggetid. Stadgandet medför att bortfraktaren i förhållande till eventuella konossementsinnehavare kan åberopa att hela den samlade liggetiden har använts i lastningshamnen, fastän anteckning om det inte har gjorts på konossementet, vilket nu förutsätts i 160 § 2 mom. sjölagen. Däremot skall krav på särskild ersättning för överliggetid enligt 15 § föras i konossementet. Stadgandet innebär också att bortfraktaren först efter det att den gemensamma tiden har gått till ända kan kräva ersättning för överliggetid.

Stadgandena i 4 mom. om beräkningen av liggetiden har betydelse i flera avseenden. För det första är stadgandena utfyllande när ligge-

tiden har bestämts i avtalet. För det andra blir stadgandena aktuella vid beräkningen av liggetiden vid de klausuler som nämns i 2 mom. och för det tredje skall stadgandena beaktas vid tillämpningen av paragrafens 1 mom. då liggetidens längd överhuvudtaget inte har bestämts i avtalet. Enligt 4 mom. första meningen beräknas liggetiden i arbetsdagar och arbetstimmar. Stadgandet motsvarar 81 § 3 mom. sjölagen. I momentets senare del beskrivs utförligare vad som menas med arbetsdag och arbetstimme.

12 §. *Liggetidens början.* Paragrafen motsvarar 82 § sjölagen. I 1 mom. uppställs förutsättningarna för att liggetiden skall börja löpa. För det första måste fartyget ligga på lastningsplatsen. Det är inte tillräckligt att fartyget har ankommit till lastningshamnen, förutom i undantagsfall enligt 13 §. För det andra skall fartyget vara klart att ta in last. Innebörden av kravet att fartyget skall vara lastklart kan variera i olika situationer. Normalt gäller att alla lastrum som skall användas har tömts för den inkommande lasten och rengjorts. Eventuell inredning i lastrummen skall också vara på plats. De lastningsanordningar som enligt avtalet kan krävas att fartyget är utrustat med skall vara på plats och funktionsdugliga. Om fartyget inte kan ta emot last före eventuella formaliteter har uppfyllts är fartyget inte lastklart förrän detta har skett. För att liggetiden skall börja löpa skall bortfraktaren för det tredje anmäla att fartyget är lastklart på lastningsplatsen.

Stadgandet i 2 mom. första meningen om förhandsanmälan överensstämmer med 82 § 1 mom. sjölagen. Bedömningen av om kravet att fartyget har kommit till lastningshamnen är uppfyllt beror på hur lastningshamnen har angetts i befракtningsavtalet.

Om en hamn inte har nämnts, utan t.ex. en kaj är det tillräckligt att fartyget har kommit till den hamn där kajen är belägen. Om befракtningsavtalet nämner ett större område, inom vilket befракteren kan välja lastningsplats, kan anmälan lämnas när fartyget befinner sig inom detta område, alltså den redd, kanal eller flod som är nämnd i befракtningsavtalet.

Bortfraktarens möjlighet att anmäla fartyget lastklart innan det har kommit till lastningsplatsen har betydelse i förhållande till 4 mom., som anger från vilken tid liggetiden börjar räknas. Om fartyget t.ex. ankommer till last-

ningshamnen en arbetsdag ett par timmar före kontorstidens slut och det inte kan förläggas vid lastningsplatsen förrän efter fyra timmar, kan bortfraktaren ändå anmäla fartyget lastklart med den verkan att liggetiden börjar löpa från arbetstidens början nästa arbetsdag. Om bortfraktaren borde vänta med anmälan tills fartyget har kommit till lastningsplatsen, skulle liggetiden börja löpa först från middagsrastens slut nästa dag. Bortfraktaren bär emellertid ansvaret för att fartyget faktiskt är lastklart på lastningsplatsen före den tidpunkt, vid vilken fartyget enligt anmälan skall vara klart att ta in last.

Stadgandena i 3 mom. motsvarar 82 § sjölagen, men innehåller flera nyheter. För det första betonas det i förslaget att anmälan i första hand skall ges till avlastaren. För det andra stadgas att anmälan subsidiärt skall ges till resebefrakteren när avlastaren inte kan anträffas. Kan varken avlastaren eller resebefrakteren anträffas, anses anmälan ha gjorts när den har avsänts på ett ändamålsenligt sätt t.ex. per telex, brev, genom bud eller per telefon. Enligt förslaget krävs inte skriftlig anmälan. Stadgandet i 82 § 3 mom. om kungörelse föreslås utgå.

Paragrafens 4 mom. motsvarar 82 § 2 mom. sjölagen, men med den skillnaden att kriteriet "senast klockan sexton föregående arbetsdag" har ersatts med "senast en timme före kontorstidens slut föregående dag", som bättre motsvarar ändringar i arbetstiden, lokala förhållanden osv. Med middagsrast förstås den paus som vanligen hålls mitt under arbetsdagen.

13 §. *Hinder.* Paragrafen motsvarar 83 och 84 §§ sjölagen. Om fartyget inte kan förläggas till lastningsplatsen på grund av hinder på resebefrakterarens sida, får det ändå enligt 1 mom. första meningen anmälas klart att ta in last med den verkan att liggetiden börjar löpa. Stadgandet i förslaget som i utformningen avviker något från 83 § 1 mom. motsvarar dock i sak gällande sjölag. Enligt andra meningen gäller detsamma vid trafikanhopning. I motsats till gällande sjölag föreslås dock att det inte i tillägg skall krävas att bortfraktaren inte skäligt kunnat räkna med trafikanhopning när avtalet ingicks. Orsaken till den föreslagna ändringen är att det i regel är befракteren som bäst känner till risken för trafikanhopningar i lastningshamnen. Eftersom stadgandet inte skall gälla transport av styckegods finns det inget hinder att införa en objektiv regel om att

befraktaren bär risken vid trafikanhopning. En objektiv regel har den fördelen att det inte längre blir avgörande om bortfraktaren skäligen kunde ha räknat med anhopningen, vilket ofta kan vara svårt att avgöra. Däremot bibehålls nuvarande ordning vid andra hinder än trafikanhopning.

Vidare skiljer man inte längre i förslaget på om lastningsplatsen är avtalad (*berth charter*) eller inte (*port charter*). I vartdera fallet kan bortfraktaren anmäla fartyget klart att ta in last fastän en trafikanhopning hindrar fartyget att komma fram till lastningsplatsen. Utgående från konkreta förhållanden i fråga om ett enskilt avtal kan det emellertid vara möjligt att ett avtal om bestämd lastningsplats skall förstås så att det är bortfraktaren som har ansvaret för att fartyget når fram till denna plats.

Paragrafens 2 mom. motsvarar i sak 84 § sjölagen.

14 §. *Överliggetid*. Enligt 85 § sjölagen är överliggetiden hälften av liggetiden, vid helbefraktning dock minst tre dagar. Enligt förslaget är utgångspunkten — i överensstämmelse med internationell praxis — att överliggetidens längd bestäms utgående från befraktarens behov för att utföra lastningen, såvida tidens längd inte är bestämd i själva avtalet. I motsats till gällande sjölag är överliggetiden enligt 1 mom. den tid som fartyget efter liggetidens utgång måste ligga kvar för att bli lastat. Detta överensstämmer i utgångspunkten med engelsk rätt. Förutsatt att befraktaren betalar ersättning för överliggetid (*demurrage*) enligt 15 § och annat inte följer av avtalet, är bortfraktaren skyldig att låta fartyget ligga kvar så länge det är nödvändigt för lastningen. Enligt 35 § 2 mom. i förslaget har bortfraktaren dock rätt att häva avtalet eller förklara lastningen avslutad om lastningen har blivit så försenad att väsentlig skada eller olägenhet uppkommer för bortfraktaren även om ersättning för överliggetid betalas. Enligt engelsk rätt är bortfraktaren däremot skyldig att låta fartyget ligga kvar mot ersättning för överliggetid ända tills förutsättningarna för att åberopa *frustration by delay* (frustration på grund av dröjsmål) är uppfyllda. Denna regel har i praktiken visat sig vara alltför sträng mot bortfraktaren och skulle inte överensstämma med nordisk rättstradition. Förslaget representerar en skälig kompromiss mellan å ena sidan sjölagens bortfraktarvänliga

och å andra sidan det engelska systemets befraktarvänliga lösningar.

Enligt 2 mom. beräknas överliggetiden i löpande dagar och timmar från liggetidens utgång. Eftersom överliggetiden enligt förslaget är den tid som utöver liggetiden behövs för lastningen och inte en tid som är bestämd i dagar, behöver man inte göra någon skillnad i fråga om liggetidens längd i förhållande till å ena sidan bortfraktarens skyldighet att låta fartyget bli liggande och å andra sidan bortfraktarens krav på ersättning. Hänvisningen i 2 mom. till 13 § 2 mom. motsvarar hänvisningen i 85 § 2 mom. sjölagen till 84 §.

15 §. *Ersättning för överliggetid*. Stadgandet i 1 mom. första meningen att bortfraktaren har rätt till särskild ersättning för överliggetid motsvarar 80 § 2 mom. sjölagen. Stadgandet i andra meningen om bestämmande av ersättningen motsvarar 86 § 2 mom.

Enligt 2 mom. förfaller ersättningen till betalning vid anfordran och inte "för varje dag" som i gällande 86 § 3 mom. sjölagen. Bortfraktaren kan enligt förslaget fritt disponera över ersättningskravet. Systemet med betalning dag för dag är besvärligt och förutsätter i praktiken dessutom att befraktaren betalar ersättning innan bortfraktaren har meddelat vilken ersättning han kräver. Bortfraktaren har de bästa förutsättningarna att beräkna ersättningen.

Om befraktaren inte betalar ersättningen vid anfordran eller om han inte ställer säkerhet för den, har resebortfraktaren enligt 3 mom., som motsvarar 86 § 3 mom. sjölagen, rätt att göra anteckning om fordringen på konossementet han utfärdar. Detta är en förutsättning för att kunna göra kravet gällande mot godtroende tredje man som mottar konossementet. Enligt momentet får bortfraktaren, i det fall att anteckning inte görs på konossementet, förelägga befraktaren en bestämd tilläggstid för betalning. Är tiden inte oskäligt kort och betalar inte befraktaren, får bortfraktaren häva avtalet och kräva ersättning för förlust som beror på att resan bortfaller. Resebefraktaren har en penningförpliktelse och enligt allmänna avtalsrättsliga principer har befraktaren därför ett objektivi ansvar med undantag för *force majeure* (jfr 7 § 2 mom. lagen om skuldebrev). Befraktaren kan inte hindra hävning genom att ställa säkerhet. Ställande av säkerhet hindrar enbart att fordringen antecknas på konossementet.

I jämförelse med gällande rätt medför förslaget den ändringen att bortfraktaren skall ha förelagt en skäligen tilläggstid för betalning som måste ha löpt ut innan avtalet får hävas. Tidens längd bör bedömas utgående från vad som är oskäligt ur bortfraktarens synvinkel. Däremot krävs inte att dröjsmålet med betalningen skall utgöra ett väsentligt avtalsbrott. Förslaget om hävningsrätt efter en bestämd skäligen tilläggstid följer den uppbyggnad som finns i de nya nordiska köplagarna. Om bortfraktaren redan har utfärdat konossement utan att anteckning om obetald ersättning för överliggetid har gjorts, skall resan normalt utföras med hänsyn till innehavaren av konossementet fastän bortfraktaren väljer att häva befракtingsavtalet som han har ingått med befракteren. Om förutsättningarna är uppfyllda för att åberopa anteciperat avtalsbrott, t.ex. om befракteren har förklarat att han inte betalar någon ersättning, behöver bortfraktaren inte förelägga en bestämd tilläggstid och vänta tills den har löpt ut innan avtalet kan hävas.

Lastning

16 §. *Lastning och stuvning*. Paragrafen motsvarar 89 och 91 §§ sjölagen och behandlar huvudsakligen funktionsfördelningen mellan bortfraktaren och befракteren vid lastning. Begreppet lastning omfattar såsom i gällande lag tre olika moment, nämligen att föra fram godset till fartyget, att ta det ombord och därefter placera godset på avsedd plats. Med stuvning förstås den närmare placeringen av godset innanför det område där det skall vara, också omfattande säkring av lasten.

Paragrafens 1 mom. första mening och 2 mom. motsvarar 89 § 1 mom. sjölagen med den skillnaden att stadgandet om att befракteren skall avlämna godset vid fartygets sida och bortfraktaren ta det ombord viker för det som är brukligt i den hamn där lastningen utförs. Detta gäller även om praxis i lastningshamnen inte omfattas av 2 § 1 mom. En funktionsfördelning enligt bruket i lastningshamnen motsvarar oftast parternas intentioner. I varje fall är det normalt att en sådan fördelning skapar minst problem.

I 1 mom. andra meningen ges utfyllande stadganden om innebörden av funktionsfördelningen i förbindelse med några ofta använda

klausuler. Klausulen *fio* (*free in and out* — fritt in och ut) innebär att befракteren skall sörja för lastningen, dvs. föra godset från den plats där det har legat i väntan på befodrningen fram till fartygets sida, vidare ombord på fartyget och fram till den del av fartyget där det skall vara under befodrningen. Bortfraktaren har dock fortfarande skyldighet att ombesörja underlag och annat som behövs för stuvningen.

Ibland påtar sig befракteren mera långtgående förpliktelser, t.ex. vid klausulerna *fio stowed* (fritt in och ut samt stuvat) eller *fio stowed and trimmed* (fritt in och ut samt stuvat och trimmat). Det föreslås dock inte att man tar in utfyllande stadganden om dessa klausuler, eftersom ett kortfattat lagstadgande knappast skulle ge närmare ledning än klausulernas egen ordalydelse om vilka uppgifter befракteren har påtagit sig i fråga om lastningen.

Vid klausulen *liner terms* (linjefartsvillkor) skall bortfraktaren sörja för hela lastningen, dvs. bringa godset från det lager eller den uppläggningsplats där det har legat i väntan på befodrningen. I praxis används uttrycket *liner terms* även som beteckning för närmare angivna villkor vid transport av styckegods. Förslagets utfyllande stadganden reglerar inte tolkningen av sådana klausuler.

Enligt 3 mom. har stadgandena om däckslast i 13 kap. 13 § motsvarande tillämpning.

Enligt 4 mom. är bortfraktaren ansvarig för befракterens eventuella ökade utgifter som beror på att bortfraktaren av en anledning som han bort ha räknat med när avtalet ingicks har förlagt fartyget till annan än sedvanlig lastningsplats. Det kan t.ex. vara frågan om fartygets djupgående. Stadgandet innebär inte att befракteren skulle befrias från skyldigheten att avlämna godset vid fartygets sida. Om befракteren önskar att fartyget förhalas till sedvanlig lastningsplats skall han själv enligt 9 § 3 mom. svara för kostnaderna för detta. Tiden som går förlorad vid förhållningen skall enligt 13 § 2 mom. räknas med i liggetiden. På den första punkten avviker förslaget från 89 § sjölagen, som ålägger bortfraktaren att motta godset på sedvanlig lastningsplats. Stadgandet i förslaget är således ett rent ersättningsstadgande till skillnad från gällande sjölag, som ålägger bortfraktaren att vidta extra åtgärder när fartyget inte har förlagts till sedvanlig lastningsplats av en anledning som bortfraktaren skäligen kunde ha räknat med.

17 §. *Avlämnande av godset*. Paragrafens 1

mom. motsvarar 90 § sjölagen och är formulerat på samma sätt som 13 kap. 5 §.

I 2 mom. stadgas att 13 kap. 6 § om undersökning av förpackningen, 7 § om farligt gods, 8 § om gods som fordrar särskild vård och 9 § om kvitto på mottagande av godset, har motsvarande tillämpning vid resebefraktning.

18 §. *Ombordkonossement*. Paragrafen motsvarar 95 § sjölagen. Paragrafens 1 och 2 mom. är enligt 2 § 3 mom. tvingande i fart som avses i 13 kap. 2 § 1 och 2 mom.

Paragrafens 1 mom. motsvarar 95 § 1 mom. sjölagen med den skillnaden att förslaget inte ger avlastaren rätt att begära mottagningskonossement när bortfraktaren har mottagit godset, utan ger honom enbart rätt att begära ombordkonossement när godset har lastats. Vid transport av styckegods, där transportören normalt har godset i sin vård också före lastningen, får avlastaren enligt 13 kap. 44 § i förslaget också begära mottagningskonossement. Vid resebefraktning där godset normalt avlämnas vid fartygets sida, finns det inte samma behov av mottagningskonossement. Om det skulle finnas behov för att utfärda mottagningskonossement har parterna alltid möjlighet att avtala om det.

Stadgandet i 2 mom. motsvarar 95 § 3 mom. sjölagen, men med den ändringen att bortfraktaren inte kan kräva ersättning för de kostnader han har haft för att utfärda särskilda konossement. Motsvarande stadgande finns i 13 kap. 44 § 3 mom.

Paragrafens 3 mom. överensstämmer med 95 § 4 mom. sjölagen. Stadgandet ger bortfraktaren regressrätt mot befraktaren om konossement utfärdas med andra villkor än de som följer av befraktningsavtalet och detta medför en ökad ansvarighet för bortfraktaren. Det är emellertid bara den ökade ansvarigheten som följer av villkoren i konossementet som ger regress. Den ökade ansvarighet som följer av tvingande regler ger inte regressrätt. Detta anses överensstämma med gällande rätt.

Resan

19 §. *Resebortfraktarens omsorgsplikt*. Paragrafens första mening svarar mot 98 § 1 mom. och 101—104 §§ sjölagen med det tillägget att det betonas att resan, förutom att den skall utföras med tillbörlig skyndsamhet också skall

utföras i övrigt på försvarligt sätt. Någon skillnad i sak innebär tillägget inte.

I andra meningen stadgas att 13 kap. 12 § 1 och 3 mom. om transportörens plikt att tillvarata lastägarens intressen, 16 § om transportörens behörighet att handla på lastägarens vägnar samt 17 § om lastägarens ansvar för transportörens åtgärder, har motsvarande tillämpning vid resebefraktning.

20 §. *Deviation och substituthamn*. Paragrafens 1 mom. överensstämmer med 98 § 2 mom. sjölagen.

Däremot har 2 mom. ingen motsvarighet i gällande sjölag. Stadgandet överensstämmer med vanlig avtalspraxis. Enligt stadgandet får bortfraktaren välja en annan lämplig lossningshamn om det uppkommer ett hinder som medför att fartyget inte kan anlöpa den avtalade lossningshamnen eller lossa godset där utan oskäligt uppehåll. Enligt 21 § har bortfraktaren rätt till avståndsfrakt för gods som lossas i en substituthamn. Stadgandet om avståndsfrakt skall inte tillämpas när bortfraktaren har valt lossningshamn i enlighet med en s.k. ”närklausul”, dvs. en klausul som på vissa villkor ger bortfraktaren rätt att lossa i närmaste säkra hamn när den avtalade lossningshamnen inte kan nås. När bortfraktaren har lossat godset i enlighet med en närklausul, har han uppfyllt sin förpliktelse enligt avtalet och har härmed krav på full frakt.

21 §. *Avståndsfrakt*. Paragrafen motsvarar 129 §, 133 § 2 mom. och 135 § 3 mom. sjölagen. Enligt förslaget samlas stadgandena om avståndsfrakt i samma paragraf i underavsnittet om resan istället för i underavsnittet om frånträdande av avtalet, i synnerhet därför att det i 20 § föreslås ett stadgande om lossning i substituthamn, som ger bortfraktaren rätt att kräva avståndsfrakt.

Enligt 1 mom. första meningen har bortfraktaren rätt till avståndsfrakt, i princip i alla situationer där godset lossas i en annan hamn än i den avtalade lossningshamnen. Enligt andra meningen har stadgandena i 24 § motsvarande tillämpning. Hänvisningen medför att bortfraktaren har krav på avståndsfrakt också för gods som inte är i behåll om detta beror på godsets egen beskaffenhet eller andra undantagssituationer som nämns i 24 §. Hänvisningen medför också att förutbetald frakt skall betalas tillbaka i den utsträckning frakten överstiger den avståndsfrakt som bortfraktaren är berättigad till.

Paragrafens 2 och 3 mom. stämmer överens med 129 § 2 och 3 mom. sjölagen.

22 §. *Farligt gods*. Enligt paragrafen får bortfraktaren utan skyldighet att betala ersättning efter omständigheterna lossa, oskadliggöra eller förstöra gods som har lastats, om bortfraktaren inte kände till godsets farliga beskaffenhet. Bortfraktaren får vidta samma åtgärder trots att han kände till godsets farliga beskaffenhet, om det senare uppstår en fara för person eller egendom, som gör det oförsvarligt att behålla godset ombord. Motsvarande stadganden finns i 13 kap. 41 § om transport av styckegods.

Befraktarens ersättningsansvar för skada som orsakas bortfraktaren på grund av godsets farliga beskaffenhet regleras i förslagets 37 §. I 13 kap. 7 § stadgas om befraktarens skyldighet att märka farligt gods och att informera bortfraktaren om nödvändiga säkerhetsåtgärder som kan vara påkallade. Enligt 17 § 2 mom. har dessa stadganden motsvarande tillämpning vid resebefraktning.

Lossning och utlämnande av godset

23 §. *Lossning*. Stadgandena i paragrafen motsvarar 105—108 §§ och 111 § sjölagen.

I likhet med sjölagen stadgas i 1 mom. att stadgandena om lastningsplats och lastningstid har motsvarande tillämpning i fråga om lossning. I momentet hänvisas dessutom till stadgandena om sättet för lastningen i 16 §.

Hänvisningen till 9 § innebär att bortfraktaren är skyldig att låta fartyget ligga kvar för lossning en viss tid som består av liggetid och överliggetid. Enligt 11 § är liggetiden den tid som när befraktningsavtalet ingicks skäligen kunde påräknas för lossningen. Enligt 14 § är överliggetiden den tid fartyget efter liggetidens utgång måste ligga kvar för att bli lossat. Bortfraktaren har enligt 15 § rätt till ersättning för överliggetid i lossningshamnen.

Hänvisningen till 16 § innebär att bortfraktaren skall lossa godset och att befraktaren skall motta det vid fartygets sida om annat inte följer av det som är brukligt i hamnen. Enligt 17 § skall godset lossas och mottas med tillbörlig skyndsamhet. Bortfraktaren skall avlämna godset så att det bekvämt och säkert kan mottas. Enligt 16 § 1 mom. innebär klausulen *fi*o (*free in and out*) i fråga om lossningen att mottagaren skall föra godset i land från den

plats ombord på fartyget där godset har varit placerat under befordringen. Klausulen *liner terms* (linjefartsvillkor) innebär att bortfraktaren skall lossa godset och föra det till den lagerbyggnad eller annan plats på hamnområdet där godset skall uppbevaras i väntan på vidare utlämnande.

En del av de stadganden som omfattas av hänvisningen till 9—17 §§ blir på grund av sitt innehåll inte tillämpliga på lossningen. Detta gäller 11 § 3 mom., 15 § 3 mom., 16 § 3 mom. och 17 § 2 mom.

Paragrafens 2 mom. motsvarar 111 § sjölagen. Stadgandet har utformats i överensstämmelse med köplagen. På samma sätt som i sjölagen avses också med förslaget att bortfraktaren är skyldig att med skälig omsorg se till att den som inte är behörig som mottagare av godset inte får besiktiga det, förutom i det fall då rätten att besiktiga godset följer av annan grund.

Paragrafens 3 mom. motsvarar 105 § 2 mom. sjölagen.

Paragrafens 4 mom. saknar motsvarighet i sjölagen och behandlar kostnadsansvaret för förhöjda lossningskostnader eller kostnader för bortskaftande av godset till följd av att godset har skadats. Ansvaret följer den grundläggande funktionsfördelningen mellan bortfraktaren och befraktaren enligt 16 § med vissa undantag. Om skadan har orsakats av godsets egen beskaffenhet eller av fel eller försummelse på befraktarens sida skall han betala de ökade kostnaderna. Om befraktningsavtalet innehåller klausulen *fi*o, *fi*o *stowed* eller *fi*o *stowed and trimmed* skall befraktaren likaså betala de extra kostnaderna, såvida inte bortfraktaren är ansvarig för skadan enligt 27 §.

24 §. *Frakt för gods som inte finns i behåll*. Paragrafen motsvarar 125 § sjölagen. Motsvarande stadganden finns i 13 kap. 10 § 2 mom.

Bortfraktarens huvudförpliktelse enligt befraktningsavtalet är att lämna ut godset på bestämmelseorten till rätt mottagare. Om detta inte sker, har bortfraktaren som utgångspunkt inte rätt till frakt. Detta gäller som huvudregel oberoende av orsaken till att godset eventuellt inte har kommit till lossningshamnen i behåll.

Från denna utgångspunkt görs emellertid i 1 mom. flera viktiga undantag, som alla förutsätter att gods faktiskt har lastats ombord, men att det av olika orsaker inte har nått lossningshamnen. Bortfraktarens ställning i det fall att

befraktaren frånträder avtalet regleras i förslagets 32 §.

Om endast en del av godset befordras fram mot bestämmelseorten, har bortfraktaren rätt till avståndsfrakt enligt 21 §.

25 §. *Mottagarens och resebefraktarens ansvar för frakt.* Paragrafen överensstämmer med 112, 113 och 117 §§ sjölagen. I paragrafen hänvisas till stadgandena i 13 kap. 19 § om mottagarens skyldighet att betala frakt och andra fordringar, 23 § om avsändarens ansvar för frakt samt till 20 § som behandlar rätten att hålla inne godset.

26 §. *Uppläggning av godset.* Paragrafens 1 mom. motsvarar 114 § 1 mom. sjölagen. Kriteriet i den gällande sjölagen om att lossningen "ej kan hinna avslutas före lossningstidens utgång" har i förslaget ersatts med kriteriet att lossningen "inte hinner slutföras inom avtalad tid eller i övrigt inom skälig tid". Om tidpunkten för utlämnandet har avtalats, innebär ändringen inte någon skillnad i realiteten. När tidpunkten för utlämnande inte har avtalats, är bortfraktaren enligt gällande sjölag skyldig att vänta tills överliggetiden har löpt ut innan godset får läggas upp. Ett motsvarande stadgande skulle emellertid inte längre passa in på grund av det sätt överliggetiden bestäms enligt förslagets 14 §. Bortfraktaren ges därför rätt att lossa godset och lägga upp det om mottagaren fördröjer lossningen så att den inte hinner utföras inom skälig tid. Bortfraktaren har också ett intresse att lägga upp godset i det avseendet att befraktaren enligt 36 § 1 mom. i förslaget inte är ansvarig för dröjsmål i lossningshamnen som kunde undvikas genom uppläggningsen.

Stadgandena i 2 mom. motsvarar 114 § 2 mom. sjölagen med den skillnaden att bortfraktaren skall underrätta mottagaren av godset och resebefraktaren om uppläggningsen och inte avlastaren såsom enligt gällande sjölag. Orsaken till förslaget är att de som närmast berörs av uppläggningsen skall bli underrättade om den.

Enligt 3 mom. första meningen, som inte har någon motsvarighet i gällande sjölag, skall bortfraktaren i underrättelsen ange en skälig tidsfrist efter vars slut han har rätt sälja eller förfoga över upplagt gods. Försäljningen av godset kan för befraktaren eller mottagaren ha omfattande negativa följder och det är därför rimligt att bortfraktaren åläggs att vänta tills tidsfristen har löpt ut innan han säljer godset

eller på annat sätt förfogar över det. Vid försäljningen eller annat förfogande över godset har stadgandena i 13 kap. 22 § motsvarande tillämpning.

27 §. *Lastskada och dröjsmål med utlämnandet.* Paragrafen gäller bortfraktarens ansvar för lastskada och för dröjsmål med godsets utlämnande. Det framgår av 2 § 2 mom. att ansvaret är tvingande vid inrikes fart och fart mellan Finland, Danmark, Norge och Sverige.

Enligt 1 mom. har stadgandena i 13 kap. 24—39 §§ om bl.a. transportörens ansvar för lastskada och dröjsmål vid utlämnande vid transport av styckegods motsvarande tillämpning vid resebefraktning. I momentets andra mening regleras underbortfraktarens ansvar genom att man hänvisar till 13 kap. 36 § om undertransportörens ansvar. Underbortfraktaren blir därmed ansvarig för den del av befordringen han utför på samma sätt som bortfraktaren. Stadgandet ställer inte krav på avtalsförhållande mellan bortfraktaren och underbortfraktaren, dvs. den som enligt uppdrag av bortfraktaren utför befordringen eller en del av den, jmf definitionen av undertransportör i 1 §. Underbortfraktaren blir ansvarig enligt 27 § 1 mom. andra meningen fastän avtalet mellan honom och bortfraktaren t.ex. skulle vara ett tidsbefraktningsavtal. I fråga om resebefraktning motsvarar 27 § 1 mom. andra meningen 123 § 2 mom. sjölagen.

En resebefraktare som själv mottar godset har alltid rätt att åberopa stadgandena om bortfraktarens ansvar för lastskada osv. I 2 mom. preciseras att också en mottagare, som inte är resebefraktare och därför inte part i befraktningsavtalet, skall kunna åberopa stadgandena i 1 mom. Detta stadgande syftar främst på situationer där inget konossement har utfärdats. Enligt momentet får emellertid också en mottagare som inte är part i befraktningsavtalet åberopa stadgandena i 5 § om han innehar ett trampkonossement, som har utfärdats av bortfraktaren. Enligt 5 § bestämmer konossementet villkoren för befordringen och utlämnandet av godset såvitt gäller förhållandet mellan bortfraktaren och mottagaren. Detta innebär att förhållandet mellan bortfraktaren och mottagaren regleras av stadgandena i kapitel 13 om transport av styckegods i enlighet med 3 §. Enligt 13 kap. 2 och 3 §§ betyder detta att stadgandena om bortfraktarens tvingande ansvar för lastskada osv. har ett mycket vidare tillämpningsområde i förhållande till

mottagaren som innehar ett trampkonossement än vad som framgår av 2 § 2 mom. i detta kapitel. Om mottagaren däremot innehar ett konossement som utfärdats av någon annan än bortfraktaren, t.ex. av befraktaren, får mottagaren inte åberopa konossementet gentemot bortfraktaren. Bortfraktarens ställning förblir densamma som om konossementet inte har utfärdats.

Avtalsbrott och hinder på resebortfraktarens sida

I likhet med gällande sjölag samlas i förslaget i ett eget underavsnitt stadganden om de sanktioner som står till befraktarens förfogande vid avtalsbrott och hinder på resebortfraktarens sida.

Bortfraktarens viktigaste förpliktelse är att befordra godset i gott skick till den avtalade destinationsorten. I 24 § behandlas bortfraktarens rätt till frakt när godset inte finns i behåll vid ankomsten till den avtalade lossningshamnen och i 21 § stadgas om bortfraktarens rätt till avståndsfrakt när godset lossas i en annan hamn än den avtalade. Bortfraktarens ersättningsansvar för skada på gods eller dröjsmål med utlämnandet av gods, som bortfraktaren har mottagit för befordran, regleras i 27 §.

I det föreliggande underavsnittet behandlas i 28 § och 29 § befraktarens möjligheter att häva avtalet på grund av bortfraktarens avtalsbrott. I 31 § behandlas bortfraktarens ersättningsansvar för avtalsbrott som faller utanför stadgandena om ansvar för lastskada och dröjsmål med utlämnandet och i 30 § stadgas om betydelsen av att bortfraktaren inte kan fullgöra avtalet på grund av att fartyget har gått förlorat.

Underavsnittet motsvarar i huvuddrag stadgandena i 126—128 §§ och 130 § sjölagen. Motsvarigheten till stadgandena om avståndsfrakt i 129 § finns i förslagets 21 §.

28 §. *Kancellerings*tid. Paragrafens 1 mom. motsvarar 126 § 2 mom. sjölagen med den skillnaden att det i förslaget preciseras att fartyget inte enbart skall vara lastklart före utgången av den avtalade tidpunkten (*kancellerings*tid) utan också att lastningsanmälan skall ha lämnats före denna tidpunkt för att bortfraktarens skall undgå att befraktaren får möjlighet att häva avtalet.

Stadgandena i 1 mom. gäller också konsekutiva resor. En avtalad *kancellerings*tid vid

konsekutiva resor knyts vanligtvis till den första resans början. Om tiden inte iaktas kan befraktaren häva avtalet i dess helhet så att samtliga resor faller bort. Om det inte finns särskilt stöd för en tolkning i det enskilda avtalet, t.ex. genom att särskilda *kancellerings*tider har ställts upp för varje resa, ger ett överskridande av *kancellerings*tiden för den första resan inte någon grund för att häva avtalet endast i fråga om denna resa. Detta gäller även om utförandet av den första resan inte är väsentlig för bortfraktaren i förhållande till de övriga resorna. Om en *kancellerings*tid har avtalats för en senare resa, är parternas avsikt vanligtvis att överskridandet av tiden skall ge befraktaren rätt att häva för denna resa men inte obetingad hävningsrätt för de återstående resorna. Det har inte ansetts nödvändigt att ta in ett stadgande som preciserar detta i förslaget. Begränsningen av hävningsrätten enligt 29 § 2 mom. gäller inte vid överskridande av *kancellerings*tiden för en senare resa.

Paragrafens 2 mom. avviker från 126 § 3 mom. sjölagen på två sätt. Anmälan om dröjsmål ålägger inte befraktaren att ta ställning till hävningsfrågan inom skälig tid, om inte bortfraktaren i anmälan har uppgett vid vilken senare tidpunkt fartyget är klart att ta in last. Befraktaren behöver därmed inte att ta ställning till frågan om hävning utan att samtidigt ha uppgift om när fartyget sannolikt kommer att vara klart att ta in last. Den angivna tidpunkten blir ny *kancellerings*tid om inte befraktaren häver avtalet inom skälig tid. Bortfraktaren kan på detta sätt vara säker på att avtalet inte hävs senare, förutsatt att den nya *kancellerings*tidpunkten iaktas. Vid bedömningen av hur lång tid som kan anses skälig som betänketid, måste man beakta stadgandets syfte att dels förhindra att bortfraktarens orsakas onödiga kostnader på grund av förberedandet av fullgörandet av ett avtal som likaväl hävs och dels att reducera befraktarens möjligheter att utnyttja dröjsmålet i spekulativt syfte. Man skall även beakta de tider det är fråga om i det konkreta fallet. Om t.ex. bortfraktaren meddelar just före utgången av *kancellerings*tiden om ett kort dröjsmål, borde befraktaren bestämma sig rätt snabbt. Om bortfraktaren däremot meddelar i god tid om ett längre dröjsmål, borde befraktaren ha längre betänketid. Vid bedömningen skall man också beakta frågan om hur länge bortfrakta-

ren har väntat med att anmäla om dröjsmålet efter det att det blivit uppenbart att fartyget inte kan hålla kancelleringstiden. Bortfraktaren kan inte genom att skjuta på meddelandet uppnå en förkortning av befraktarens betänketid.

29 §. *Dröjsmål och annat avtalsbrott.* Paragrafens 1 mom. motsvarar 126 § 1 mom. sjölagen, dock med vissa viktiga ändringar. I motsats till gällande sjölag föreslås att stadgandet skall behandla inte bara dröjsmål på bortfraktarens sida utan också avtalsbrott generellt, t.ex. den situationen att fartyget inte är sjövärdigt eller för övrigt inte har de egenskaper befraktningsavtalet förutsätter. Stadgandet skall inte tillämpas vid dröjsmål att göra fartyget lastklart före en bestämd tidpunkt enligt 28 §.

Enligt förslaget skiljer man inte längre mellan avtalsbrott som följd av bortfraktarens egenfel och annat avtalsbrott. Kriteriet för att hävningsrätt skall inträda är i vardera fallet att avtalsbrottet är väsentligt. Vid bedömningen av om avtalsbrottet är väsentligt skall samma faktorer beaktas som enligt gällande rätt. Det föreslås dock att insiktsrekvisitet i gällande sjölag utgår.

Vid delbefraktning finns det ofta flera befraktare för en och samma resa. Om någon av dem häver sitt avtal efter det att lastningen har skett, kan detta medföra olägenhet för övriga delbefraktare. I 2 mom. första meningen stadgas därför att hävning inte är tillåten efter att lastning har skett om lossning av godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för någon annan befraktare. Stadgandet skyddar inte enbart andra befraktare, utan också avlastare och innehavare av konossement, som inte samtidigt är parter i något av befraktningsavtalen. Stadgandet skyddar också bortfraktaren mot att ett avtalsbrott gentemot en av befraktarna med hävning som påföljd skulle leda till skada för andra befraktare och resultera i avtalsbrott gentemot samtliga befraktare. Stadgandet gäller bara delbefraktning och inte andra situationer där hävning från befraktarens sida skulle medföra olägenhet för andra befraktare. Varken bortfraktaren eller nästa befraktare kan åberopa stadgandena även om lossningen i lastningshamnen efter hävning skulle medföra att fartyget blir försenat i förhållande till följande resa. I motsats till 127 § sjölagen föreslås att hävningsrätten inte skall kunna användas om hävningen medför "vä-

sentlig skada eller olägenhet". Det är en avsiktlig, om än anspråkslös utvidgning av delbefraktarens hävningsrätt. För transport av styckegods finns motsvarande stadgande i 13 kap. 14 § 1 mom. andra meningen.

I 2 mom. andra meningen finns särskilda stadganden om hävningsrätten vid konsekutiva resor. Huvudregeln är att befraktaren kan häva avtalet med verkan för samtliga resor förutsatt att avtalsbrottet är väsentligt i förhållande till avtalet i dess helhet. Stadgandet ger möjlighet till partiell hävning i den meningen att befraktaren i vissa situationer också har rätt att häva avtalet för en enskild resa i stället för alla återstående resor. Förutsättningen är att utförandet av denna resa är oväsentligt för resebortfraktaren i förhållande till de återstående resorna. Detta innebär att befraktaren kan häva i fråga om en enskild resa om förutsättningarna för hävning i första hand är uppfyllda i förhållande till denna resa, och för hela den återstående delen av avtalet om förutsättningarna för hävning är för handen i fråga om den återstående delen som skall bedömas som en helhet. Slutresultatet av dessa två bedömningar kan emellertid lätt vara olika.

Reklamationsstadgandet i 3 mom. saknar motsvarighet i gällande sjölag. Bakgrunden till förslaget är att bortfraktaren har ett behov av att så snabbt som möjligt få klargjort om avtalet hävs samtidigt som befraktaren inte skall kunna utnyttja avtalsbrottet till spekulationer till skada för bortfraktaren.

30 §. *Förlust av fartyget.* Paragrafens första mening motsvarar 128 § sjölagen. När bortfraktarens plikt att utföra resan faller bort, bör bortfraktaren enligt andra meningen inte heller ha rätt att utföra resan, även om han enligt avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg. I motsatt fall skulle bortfraktaren ha möjlighet till spekulation på befraktarens bekostnad.

Om bortfraktarens möjlighet enligt befraktningsavtalet att välja fartyg inte är uttryckt som en substitutionsrätt, men som en möjlighet att välja mellan två eller flera fartyg som enligt avtalet är likvärdiga, är utgångspunkten att förlust av ett av den nämnda fartygen medför att varken bortfraktarens skyldighet eller rätt att utföra resan faller bort. Om bortfraktaren däremot med bindande verkan gentemot befraktaren har valt ett fartyg som skall utföra resan, är befraktningsavtalet bundet till detta fartyg och en förlust av fartyget medför att

både skyldigheten och rätten att utföra resan faller bort.

Om bortfraktaren har utnyttjat en substitutionsklausul och satt in ett annat fartyg i stället för det avtalade, medför förlust av det nya fartyget att bortfraktarens skyldighet och rätt att utföra resan faller bort.

Har ett fartyg gått förlorat med den verkan att bortfraktaren frigörs, kan bortfraktaren låta bli att uppfylla avtalet utan att riskera ett ersättningsansvar på den grunden. Om förlusten av fartyget beror på en omständighet som bortfraktaren är ansvarig för enligt 31 §, har befraktaren rätt att kräva ersättning för den skada som bortfallet av bortfraktarens skyldighet medför.

31 §. *Resebortfraktarens skadeståndsansvar.* Paragrafen, som motsvarar 130 § sjölagen, gäller bortfraktarens ansvar för skada till följd av dröjsmål eller annat avtalsbrott som inte omfattas av 29 §, dvs. förlust till följd av annat än lastskada eller dröjsmål med utlämnandet av godset. Ansvarsgrunden och befrielsegrunderna är de samma i vardera fallet, vilket framgår av hänvisningen till 13 kap. 25 och 26 §§. Paragrafen är inte tvingande.

Avtalsbrott och hinder på resebefraktarens sida

På samma sätt som i sjölagen har de huvudsakliga stadgandena om de påföljder som bortfraktaren kan göra gällande vid avtalsbrott och hinder på befraktarens sida samlats i ett eget underavsnitt. I förslaget har en del av dessa stadganden intagits i detta underavsnitt. Det gäller stadgandena i 36 § 1 mom. om befraktarens ansvar för dröjsmål utöver lastnings- och lossningstid, som motsvarar 96 och 109 §§ sjölagen, samt stadgandena i 37 § om skada som godset har orsakat, som har sin motsvarighet i 97 § sjölagen. Enskilda stadganden finns emellertid fortfarande på andra ställen i resebefraktningens avsnittet, som t.ex. 8 § 2 mom. om befraktarens ersättningsansvar vid val av osäker hamn, 15 § 3 mom. om bortfraktarens sanktioner vid utebliven betalning av ersättning för överliggetid och 25 § 3 mom. om retentionsrätt.

Underavsnittet gäller främst frånträdande från befraktarens sida, både i situationer då detta sker före lastningen har börjat enligt 32 § och i situationer där befraktaren avslutar lastningen före allt gods har avlämnats enligt 34 §.

I 35 och 36 §§ stadgas om följderna av dröjsmål och annat avtalsbrott på befraktarens sida. I motsats till gällande sjölag gör man i förslaget skillnad mellan egentliga avbeställningssituationer och avtalsbrott på befraktarens sida. Detta hänger samman med ändringen av stadgandena om överliggetid, som bl.a. beskrivs tidigare i motiveringarna till avsnittet om lastningstid. Den viktigaste följden av detta är, att frågan om dröjsmål under lastningen inte blir löst som enligt 131 § i gällande sjölag innanför ramen av stadgandena om frånträdande.

Man har också i övrigt i förslaget omarbetat stadgandena om hinder på befraktarens sida. Detta har varit möjligt eftersom man i förslaget skiljer mellan frånträdande under lastning respektive lossning samt annat avtalsbrott på befraktarens sida.

32 §. *Frånträdande före lastningens slut.* I paragrafen stadgas om befraktarens ansvar när han frånträder avtalet. Frånträdandet kan vara totalt, dvs. befraktaren förklarar uttryckligen eller underförstått att last inte kommer att avlämnas, eller partiellt, dvs. befraktaren meddelar att det avlämnas mindre last än avtalat. Såsom partiellt frånträdande räknas också att befraktaren vid lastningens slut inte har lämnat allt det gods som avtalet gäller. Gemensamt för dessa situationer är att befraktaren på ett eller annat sätt har gett uttryck för att last eller full last inte kommer att avlämnas för befördran. Om befraktaren däremot inte har gett uttryck för detta, men bortfraktaren vid lastningstidens slut kan konstatera att lasten överhuvudtaget inte har avlämnats eller bara delvis, regleras situationen enligt 35 §.

Bortfraktaren kan inte yrka dom på betalning av frakt när befraktaren inte har avlämnat godset för befördran. Enligt paragrafen kan bortfraktaren emellertid som regel kräva ersättning för fraktförlusten samt för eventuell annan skada, som befraktarens frånträdande har orsakat. I 1 mom. första meningen åläggs befraktaren ett objektivt ansvar med undantag för force majeure för skada som orsakas av hans frånträdande. Stadgandet motsvarar 131 § 1 mom. sjölagen med avseende på totalt frånträdande. I motsats till 131 § sjölagen omfattar förslaget också uttryckligen partiellt frånträdande. I 132 § 1 mom. sjölagen görs ingen skillnad mellan den situationen att befraktaren förklarar att han delvis frånträder avtalet och situationen där det faktiskt inte avlämnas full last. Denna skillnad har emellertid inte någon

betydelse i realiteten. För ett partiellt frånträdande har ersättningsstadgandet ingen betydelse om frakten inte skall bestämmas enligt godsmängden, förutom i det fall att frånträdandet har orsakat bortfraktaren ökade kostnader för t.ex. ballast eller omstuvning.

I 1 mom. andra meningen ingår stadganden som gäller avtal om konsekutiva resor. Stadgandena möjliggör ett partiellt frånträdande i den bemärkelsen att befraktaren frånträder en enskild resa i stället för samtliga återstående resor. Utgångspunkten är att befraktaren kan frånträda avtalet, men att han är skyldig att ersätta bortfraktaren för förlust av frakt och annan skada. Enligt stadgandet har befraktaren emellertid rätt att frånträda en enskild resa endast om utförandet av den är oväsentligt för resebortfraktaren i förhållande till de övriga resorna. Om befraktaren inte har rätt att frånträda avtalet, har bortfraktaren rätt att kräva frakt även om ingen last avlämnas, oberoende om det föreligger omständigheter som enligt 3 mom. befriar befraktaren från ersättningskrav. Förutsättningen är att befraktaren önskar att det efterföljande resorna utförs.

Stadgandet i 2 mom. överensstämmer med 134 § sjölagen. Stadgandet i 134 § 2 mom. om ersättning för överliggertid mm. har dock utelämnats som överflödigt. Paragrafens 3 mom. motsvarar 131 § 2 mom. första meningen och 4 mom. 131 § 2 mom. tredje meningen sjölagen.

33 §. *Hävningsrätt*. Paragrafens 1 mom. motsvarar 131 § 2 mom. andra meningen sjölagen. När befraktaren inte är ersättningsskyldig för bortfallet av avtalet, skulle möjligheten att fortfarande hålla fast vid avtalet ge befraktaren möjlighet att spekulera på bortfraktarens bekostnad. Ett liknande stadgande finns i 30 § 1 mom. andra meningen. Enligt förslaget har resebortfraktaren rätt att frånträda avtalet oberoende av vad befraktaren har för avsikt att göra. Stadgandet reglerar således inte anteciperat avtalsbrott utan innehåller en särregel om fördelning av marknadsrisken, som på grund av fraktmarknadens karaktär är nödvändig i befraktningförhållanden. Har befraktaren faktiskt inte avlämnat last i tid, har bortfraktaren rätt att häva avtalet på denna grund oberoende av om befraktaren är ersättningsansvarig för dröjsmålet eller inte.

Paragrafens 2 mom. motsvarar i huvudsak 132 § 2 och 3 mom. sjölagen. Befraktarens skyldighet att betala ersättning för bortfrakta-

rens fraktförlust ("dödfrakt") när han avlämnar last, men mindre än avtalat, regleras i 32 §. I 33 § regleras bortfraktarens hävningsrätt och den gäller oberoende av om befraktaren enligt 32 § 3 mom. är ersättningsskyldig eller inte. Såsom i gällande sjölag får bortfraktaren också enligt förslaget i fall allt gods som avtalet gäller inte avlämnats, förelägga befraktaren en bestämd tilläggstid inom vilken denna skall betala ersättning eller ställa säkerhet för att undgå hävning. Enligt sjölagen får avtalet hävas om ersättning inte har betalats eller säkerhet ställts före lastningstiden utgång. I förslaget har valts en något flexiblare lösning enligt vilken bortfraktaren skall förelägga befraktaren en bestämd tilläggstid som inte är oskäligt kort. Om ersättningen inte betalas eller säkerhet inte har ställts inom tilläggstiden, får bortfraktaren häva avtalet. Det förutsätts inte att den utelivna lastmängden är väsentlig eller att befraktaren är ansvarig enligt 32 §. Även om det föreligger ansvarsfriande grunder enligt 32 § 3 mom., får bortfraktaren häva om befraktaren inte betalar ersättning. Bortfraktaren behöver alltså inte riskera att vara tvungen att utföra den avtalade resan med mindre last och därmed för lägre frakt än avtalat. I momentet preciseras ytterligare för tydlighetens skull att bortfraktaren också har rätt till ersättning när avtalet hävs om ansvar enligt 32 § föreligger. Vid hävning kan ersättning krävas för den totala fraktförlusten, inklusive fraktförlust för last befraktaren har erjudit men inte avlämnat. Befraktaren är emellertid inte ersättningsskyldig om orsaken till att en del av lasten inte avlämnats är en händelse som nämns i 32 § 3 mom.

34 §. *Frånträdande efter lastning*. Paragrafen motsvarar 133 § 1 mom. sjölagen. Frånträdande på befraktarens sida efter lastningen är mera opraktiskt än före lastningen. Även om stadgandena för de båda situationerna i huvudsak är samma, behandlas frånträdande efter lastning, såsom i gällande sjölag, i en egen paragraf av hänsyn till utformningen av stadgandena om frånträdande före lastning.

Paragrafens första mening har fått en något enklare formulering än 133 § 1 mom. sjölagen, i och med att uttrycket "i lastningshamnen eller under resan" föreslås utgå. Det väsentliga är att stadgandena gäller frånträdande "sedan lastning har skett". I motsats till 29 § 1 och 2 mom. som ger befraktaren rätt till hävning på grund av bortfraktarens avtalsbrott, skall man

i 34 § också ta hänsyn till om frånträddandet orsakar väsentlig skada eller olägenhet även i förhållande till bortfraktaren och inte bara för någon annan befraktare. Med någon annan befraktare avses annan delbefraktare på samma resa. Den skada eller olägenhet som frånträddandet efter lastning kan orsaka befraktare för senare resor, utgör i allmänhet en skada eller olägenhet för bortfraktaren och kan således på detta sätt beaktas indirekt.

Hänvisningen i andra meningen till 32 och 33 §§ är en parallell med hänvisningarna i 133 § till 131 och 132 §§ gällande sjölag. Bortfraktarens krav på avståndsfrakt regleras i 21 §.

35 §. *Dröjsmål med lastning*. Paragrafen motsvarar 131 § 3 mom. sjölagen och delvis 132 § 1 mom.

I 1 mom. behandlas det fall att överliggetiden har avtalats eller att det genom klausulen *liner terms* har avtalats att någon överliggetid inte skall ingå i lastningstiden i enlighet med 10 § 1 mom. 2 punkten. Om resebefraktaren vid lastningstidens utgång inte har avlämnat godset eller endast har avlämnat en del av det, har 32 och 33 §§ motsvarande tillämpning.

Eftersom överliggetiden i 14 § har fastställts till den tid som fartyget efter liggetidens utgång måste ligga kvar för att bli lastat såvida annat inte har avtalats, är det nödvändigt att ge bortfraktaren rätt att häva avtalet, eller motsätta sig ytterligare lastning, även om lastningen inte är avslutad och överliggetiden således inte heller har löpt ut. Detta överensstämmer med 131 § 3 mom. som binder bortfraktarens rätt att häva avtalet till att lastningstiden har utlöpt både när överliggetiden har avtalats och när den följer av lagen. I andra meningen stadgas därför att bortfraktaren har rätt att häva avtalet eller förklara lastningen avslutad om ytterligare dröjsmål med lastningen skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för bortfraktaren, även om befraktaren betalar ersättning för överliggetiden. Stadgandena i 32 och 33 §§ har i så fall motsvarande tillämpning.

36 §. *Annat dröjsmål*. Enligt förslaget samlas stadgandena i 96, 99 och 109 §§ gällande sjölag i paragrafens 1 mom. I stället för den detaljerade regleringen i sjölagen anses det ändamålsenligt att samla dessa tämligen liknande situationer i ett gemensamt ersättningsstadgande. När dröjsmålet i lastningshamnen efter avslutad lastning eller under själva resan orsakas av ett förhållande på befraktarens sida, är befrak-

taren på samma sätt som enligt gällande sjölag ansvarig för den skada dröjsmålet medför för bortfraktaren. Befraktaren har enligt allmänna avtalsrättsliga regler bevisbördan för att varken han själv eller någon som han svarar för har gjort sig skyldig till fel eller försummelse (presumtionsansvar). Detsamma gäller om fartyget uppehålls under lossningen därför att det inte är möjligt att lägga upp godset enligt 26 §.

I motsats till 96 § 1 mom. sjölagen kan bortfraktaren enligt förslaget inte kräva ersättning för överliggetid om fartyget fördröjs i lastningshamnen efter avslutad lastning. Detta följer av definitionen av överliggetid i 14 § i förening med 15 §. Bakgrunden till denna ändring är att överliggetiden är bunden till lastningen. Ersättningen skall bestämmas utan hänsyn till ersättning för överliggetid, antingen den är fastställd i avtalet eller beräknas enligt 15 §. Den gällande objektiva regeln om skyldighet att betala ersättning anses dessutom vara orimligt sträng gentemot befraktaren. Den föreslagna lösningen innebär vidare ett närmande till engelsk rätt. För uppehåll i lossningshamnen utöver liggetiden kan bortfraktaren kräva ersättning för överliggetid tills godset har lossats. Förslaget medför därför å ena sidan att befraktaren får ett likartat ansvar för alla dröjsmål efter avslutad lastning, och å andra sidan att mottagaren, som inte är ansvarig gentemot bortfraktaren enligt 36 §, skall betala ersättning för överliggetid i lossningshamnen för att kunna kräva att godset lämnas ut. Bortfraktaren har emellertid retentionsrätt i godset gentemot mottagaren också för sitt ersättningskrav gentemot befraktaren om mottagaren skulle bli ansvarig för kravet genom att motta godset.

Förslaget reglerar inte bortfraktarens rätt att häva avtalet på grund av dröjsmål efter lastning eller under resan som beror på förhållanden på befraktarens sida. Denna rätt skall avgöras på grundval av allmänna avtalsrättsliga regler. Enligt dem kan bortfraktaren häva avtalet om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott.

Paragrafens 2 mom. innehåller särregler för avtal om konsekutiva resor. Vid konsekutiva resor uppstår frågan i vilken omfattning utebliven betalning på befraktarens sida kan ge bortfraktaren rätt att häva avtalet för alla återstående resor. Såsom vid motsvarande fråga vid 71 § i tidsbefraktning, har det antagits att ett stadgande som skulle ge rätt att häva

avtalet vid varje dröjsmål skulle vara orimligt. Bortfraktaren åläggs därför att förelägga en bestämd tilläggstid för betalning, som inte får vara oskäligt kort. Om befraktaren inte betalar inom tilläggstiden, får bortfraktaren inställa fullgörelsen eller häva avtalet. Eftersom det vid konsekutiva resor genomgående är svårare att fastställa och förutse både fordringens storlek och den tidpunkt den förfaller till betalning, än vad som vid tidsbefraktning gäller angående en tidsbefraktarens plikt att betala tidsfrakt, ger förslaget bortfraktaren rätt att inställa fullgörelsen av avtalet först när tilläggstiden för betalningen har löpt ut. Av samma orsak föreslås det inte att betalningsfristen skall vara 72 timmar.

I 2 mom. preciseras vidare att bortfraktaren har rätt till ersättning för förlust som beror på att fullgörelsen inställs eller att avtalet faller bort efter hävning. Befraktaren har enligt allmänna avtalsrättsliga principer ett objektivt ansvar för dylik skada, med undantag av fall av *force majeure*.

Bortfraktarens rätt att häva ett avtal om konsekutiva resor på grund av dröjsmål på befraktarens sida vid en enskild resa, regleras av samma stadganden som vid annan resebefraktning. I förslaget regleras inte frågan om när bortfraktaren har rätt att häva ett avtal om konsekutiva resor för de återstående resorna på grund av annat avtalsbrott på befraktarens sida än utebliven betalning. Denna fråga må avgöras enligt allmänna avtalsrättsliga principer, dvs. att bortfraktaren kan häva om avtalsbrottet är väsentligt.

37 §. *Skada som godset har orsakat*. Paragrafens 1 mom. första meningen motsvarar 97 § 1 mom. sjölagen. Såsom enligt 97 § omfattar ansvarsregeln också situationer då det är frågan om farligt gods. Såsom förslaget är utformat åläggs inte befraktaren ett presumtionsansvar. Då avtal innehåller en klausul om säker last (*harmless cargo*), dvs. en klausul som ålägger befraktaren att sörja för att lasten inte orsakar skada för bortfraktaren, får befraktaren ett presumtionsansvar av samma typ som i 8 § 2 mom. i fråga om befraktarens val av osäker hamn.

Momentets andra mening om ansvar för skada på annat gods ombord saknar motsvarighet i sjölagen. Vid delbefraktning är det lika sannolikt att godset orsakar skada på annat gods ombord som att det orsakar skada på fartyget. Befraktarens ansvar bör därför vara

detsamma i de båda situationerna. I paragrafen regleras emellertid bara bortfraktarens och befraktarens förhållande i fråga om gods som förorsakat skada. Den gäller inte tredje mans krav. Stadgandet gäller således bara befraktarens ansvar gentemot bortfraktaren, dvs. bortfraktarens möjlighet att göra gällande regress då han har varit tvungen att betala ersättning till ägaren av det skadade godset eller bortfraktarens möjlighet att kräva ersättning för skada på eget gods. Om bortfraktaren i strid med avtalet har tagit med gods för annan kan befraktaren eller de som han svarar för bara i undantagsfall anses ha gjort sig skyldiga till fel eller försummelse i fråga om skada på annat gods ombord. Befraktarens ansvar gentemot ägaren av det skadade godset bör avgöras enligt regler om ersättningsansvar utanför avtalsförhållande. Begreppet "någon han svarar för" omfattar också avlastaren och andra på befraktarens sida på samma sätt som i övrigt när uttrycket används i förslaget. Befraktaren åläggs ett övergripande ansvar för dem som uppträder på befraktarens sida i avtalsförhållandet.

Befraktningsavtalets bortfall

Ett resebefraktningsavtal upphör som regel genom att det uppfylls av båda parterna. Avtalets upphörande på grund av avtalsbrott och hinder på någondera partens sida har behandlats i de två föregående underavsnitten. I föreliggande underavsnitt behandlas upphörande av avtal som inte beror på ett sådant avtalsbrott eller hinder.

38 §. *Krigsfara*. Paragrafen motsvarar 135 § sjölagen med några mindre ändringar. I tillägg till fara för fartyg och last nämns i 1 mom. också fara för personer ombord. I 2 mom. används, såsom också på annat håll i förslaget, uttrycket "skada eller olägenhet" i stället för det tidigare uttrycket "skada". Någon motsvarighet till hänvisningen i 135 § 3 mom. sjölagen har inte upptagits i förslaget. Ersättning för överliggetid och avståndsfrakt regleras i förslaget i 15 och 21 §§.

39 §. *Konsekutiva resor*. Paragrafen innehåller särskilda stadganden om konsekutiva resor. Utgångspunkten är att krigsfara och liknande situationer ger båda parterna rätt att frånträda avtalet och att den som frånträder kan välja mellan att frånträda en enstaka resa eller

samtliga återstående resor. På samma sätt som i 29 § 2 mom. andra meningen och 32 § 1 mom. andra meningen föreligger enligt 1 mom. inte rätt att häva för en enskild resa om denna inte är oväsentlig i förhållande till de återstående resorna. Detta gäller både i fråga om bortfraktaren och befraktaren.

Vid avtal om konsekutiva resor har befraktaren oftast en omfattande möjlighet att bestämma vilka resor fartyget skall utföra. Krigsfara och liknande situationer berör emellertid ibland bara en del av det geografiska område till vilket befraktaren har rätt att beordra fartyget. Om situationen i ett sådant område är oväsentlig för parterna, finns det ingen grund till att faran skall kunna åberopas som grund för frånträdande. I 2 mom. inskränker man därför i sådana situationer möjligheten att frånträda enligt 38 § till situationer där faran är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet. Befraktaren har därför bara rätt att frånträda avtalet då det är av väsentlig betydelse för befraktaren att krigsfara eller liknande förhållanden föreligger i vissa områden. Bortfraktaren har bara rätt att frånträda avtalet om befraktaren beordrar fartyget till en lastnings- eller lossningshamn som ligger i en farozon eller som innebär att fartyget måste passera genom en sådan zon.

40 §. *Kostnader för uppehåll.* Paragrafen motsvarar 136 § sjölagen.

41 §. *Avtalsperiodens upphörande vid konsekutiva resor.* I avtal om konsekutiva resor fastställs ibland antalet resor till det antal resor fartyget kan utföra inom en angiven tidsrymd. När perioden närmar sig sitt slut uppstår frågan om vilken resa som skall vara den sista. Det avgörande skall endera vara om det är sannolikt att fartyget hinner fram till lossningshamnen innan periodens utgång eller om fartyget innan periodens utgång skall vara lastklart för en sista resa. Det senare alternativet kan anses ge största klarhet. Enligt 1 mom. skall därför resan utföras enligt avtalet om befraktaren före den avtalade periodens utgång har fått anmälan om att fartyget är lastklart. Frågan om när bortfraktaren kan lämna anmälan om att fartyget är klart att ta in last regleras i 12 och 13 §§.

Ett avtal om att fartyget skall utföra så många resor som det kan utföra inom en angiven tidsrymd, skall normalt förstås så att bortfraktaren är skyldig att i skäligen omfattning sörja för att fartyget skall kunna utföra så

många resor som möjligt. Om det sålunda är oklart om fartyget hinner fram till lastningshamnen för en ny och sista resa, är bortfraktaren skyldig att sända fartyget till denna hamn i syfte att det skall hinna fram i tid. Om det däremot är uppenbart att fartyget inte kan nå lastningshamnen och vara klart att ta in last före avtalsperiodens slut, är bortfraktaren enligt 2 mom. inte skyldig att sända fartyget till lastningshamnen, vilket skulle innebära onödiga kostnader för honom.

I 3 mom. ges bortfraktaren en interpellationsrätt för att undvika den olägenhet som ovissheten i fråga om utförande av en ny resa kan medföra bortfraktaren. Om bortfraktaren anmäler att fartyget kan komma för sent skall befraktaren ta ställning till om han önskar en ny resa i enlighet med avtalet. Om befraktaren inte inom skäligen tid efter att ha fått anmälan begär att resan skall utföras, bortfaller bortfraktarens skyldighet att utföra en ny resa.

Kvantumkontrakt

Avtalstypen kvantumkontrakt (skeppningskontrakt, volymkontrakt) inriktar sig på befordran av en bestämd mängd gods under en viss tidsrymd, exempelvis en årsproduktion pappersmassa eller bilar. Kontraktstypen förekommer inom både trampfart och linjefart. Utmärkande för kvantumkontrakten är deras karaktär av ramavtal för det som senare utkristalliseras i individuella transporter. Kvantumkontraktet ålägger bortfraktaren en generisk förpliktelse att befordra en bestämd mängd gods. Genom stadgandena om skeppningsplaner i 34 §, anmälan om skeppning i 35 § och bortfraktarens nominering av fartyg i 36 § konkretiseras ramavtalets innehåll.

42 §. *Tillämpningsområde.* Paragrafen anger tillämpningsområdet för de dispositiva rättsreglerna om kvantumkontrakt. Detta bestäms med hjälp av två huvudrekvisit. Dels skall transporttagandet avse förflyttning av en bestämd mängd gods. Dels skall denna mängd fördelas på flera resor under en angiven tidsrymd.

Formuleringen ”bestämd mängd gods” förutsätter inte att man i avtalet exakt anger i tal vikten eller volymen. Mängden kan t.ex. vara fastställd som befraktarens export till ett närmare angivet marknadsområde under en angiven tidsrymd eller befraktarens importbehov av en viss råvara från ett särskilt exportland. I ett

sådant fall anses befraktaren förpliktad till att inte bruka andra bortfraktare för befordringen. Själva avtalet kan dessutom ge mer eller mindre vida optioner i fråga om mängden. Normalt är den mängd gods som skall befordras generiskt bestämd men ett kvantumkontrakt föreligger också fastän man i avtalet skulle individualisera lasten. Ett kvantumkontrakt kan också gälla gods av olika slag.

Tidsrymden inom vilken befordringen skall utföras kan också anges på olika sätt. Det vanligaste är att tidsrymden har angetts i år eller månader, men det förekommer kvantumkontrakt i vilka tidsrymden har fastställts till den tid det tar för att befordra en närmare identifierad last, t.ex. ett malmlager eller liknande med en viss skeppningshastighet.

Om parterna har förutsatt att den totala mängden skall befordras på en enda resa är det inte frågan om ett kvantumkontrakt, jfr uttrycket ”fördelad på flera resor”, trots att bortfraktarens förpliktelse enligt avtalet inte är knuten till ett bestämt fartyg. Fastän kvantumkontrakt vanligtvis skall förstås så att resorna skall utföras efter varandra, föreligger också kvantumkontrakt då parterna har förutsatt att resorna skall kunna utföras parallellt med olika fartyg. Ett kvantumkontrakt kan också ge parterna rätt att välja lastnings- och lossningshamn för de enskilda resorna, vilket kan vara praktiskt särskilt ur befraktarens synpunkt.

Kvantumkontrakt bör avgränsas mot konsekutiva resor. Gränsen mot konsekutiva resor anges så, att om resorna skall utföras efter varandra och med bestämt fartyg, det aldrig blir fråga om tillämpning av stadgandena om kvantumkontrakt utan av stadgandena om konsekutiva resor, som ingår i avsnittet om resebefraktning. Detta är fallet trots att man i avtalet har angett tiden under vilken befordran skall utföras och den totala mängden gods, som skall befordras. Gränsen mellan kvantumkontrakt och konsekutiva resor kan i detta avseende ibland vara svår att dra. Utgångspunkten är att det föreligger ett avtal om konsekutiva resor i fall man skall använda endast ett fartyg under hela avtalsperioden, oavsett hur stor frihet bortfraktaren har vid val av fartyg. Däremot föreligger i utgångspunkt ett kvantumkontrakt om avtalet förpliktar bortfraktaren att använda en viss typ av fartyg och samtidigt ger honom möjlighet att använda olika fartyg för de olika resorna, oavsett hur knappt fartygstypen har beskrivits i avtalet.

Också andra aspekter kan ha betydelse vid gränsdragningen. Om parterna t.ex. har avtalat om sk. *shuttle*-trafik, kan tidsmomentet vid dylik trafik leda tolkningen av avtalsformen till att det skall anses som ett avtal om konsekutiva resor trots att bortfraktaren har möjlighet att använda olika fartyg för de olika resorna.

Enligt 13 kap. 3 § 2 mom. som motsvarar Hamburgreglernas art 2(4) gäller stadganden om transport av styckegods för den enskilda resan om avtalet gäller ”transport med fartyg av gods fördelat på flera resor under en angiven tidsrymd”, om inte den enskilda resan utförs enligt ett certeparti. För ”ramavtalen” gäller stadgandena om transport av styckegods givetvis inte. Det uppstår därför ingen konflikt mellan styckegodskapitlet och stadgandena om kvantumkontrakt. I detta avseende kan hänvisas till stadgandena i 47 § om utförande av en särskild resa. Det bör uppmärksammas att undantaget i 13 kap. 3 § 2 mom. har en vidare omfattning än kvantumkontrakt i förslagets mening eftersom det i förenämnda paragraf inte talas om att avtalet skall gälla en ”bestämd mängd gods”.

43 §. *Val av godsmängd*. Kvantumkontrakt ger ofta utrymme för val av både den totala mängd gods som skall befordras och den mängd som skall befordras på en särskild resa. I enlighet med avtalspraxis och parternas normala förutsättningar uppställs i 43 § två tolkningsoptioner i fråga om vilken part som har valrätten.

Enligt 1 mom. har befraktaren rätt att bestämma mängden när avtalet ger utrymme för val av den totala mängden gods som skall befordras. Det är befraktarens transportbehov som avtalet skall tillfredsställa. I enskilda fall kan det dock ligga nära att tolka avtalet så att bortfraktaren har valrätten, fastän detta inte uttryckligen har sagts i avtalet, t.ex. om det har förutsatts att resorna skall vara returresor i förhållande till andra transportåtaganden.

Den valrätt som befraktaren i utgångspunkt har begränsas under avtalsperioden efter hand som befraktaren utarbetar skeppningsplaner enligt 44 §, som uppfylls. Problemet med lastmängden på den sista resan under avtalsperioden skall också enligt förslaget lösas enligt stadgandena i 44 § 2 mom. om skeppningsplaner.

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 enligt 2 mom. har rätt att bestämma mängden. Det beror på fartygets storlek och dess kvarvarande bunkers osv. hur mycket last kan tas med på en särskild resa. Som ett motstycke till bortfraktarens omfattande skyldighet att tillhandahålla fartyg till resorna kan man se hans rätt att välja vilket fartyg som skall utföra en särskild resa. Befraktaren skall därför vara beredd på att å ena sidan nöja sig med att avtalat minimikvantum blir befordrad på en enskild resa och å andra sidan att se till att bortfraktaren har möjlighet att lasta maximikvantum.

Det förekommer dock fall där man kan tänka sig att ett kvantumkontrakt skall förstås så, att befraktaren har valrätten, fastän detta inte uttryckligen har sagts i avtalet, t.ex. när spelrummet är mycket omfattande därför att det berör flera olika fartygstyper och det samtidigt framgår att det är befraktaren som har rätt att välja fartygstypen för en särskild resa.

44 §. *Skeppningsplaner.* Enligt normal avtalspraxis börjar konkretiseringen av en särskild resa som skall utföras enligt kvantumkontraktet enligt paragrafens 1 mom. genom att befraktaren utarbetar skeppningsplaner. Skeppningsplanerna skall utarbetas för lämpliga tidsperioder i förhållande till den tidsrymd som avtalet avser och skall utarbetas med lämpliga mellanrum under avtalsperioden. Skeppningsplanerna utgör grundlag för bortfraktarens planering av hur han skall uppfylla sitt transportåtagande. Befraktaren skall därför i god tid underrätta bortfraktaren om skeppningsplanerna.

Frågan om hur detaljerade skeppningsplanerna skall vara, hur långa perioder de skall omfatta och i hur god tid bortfraktaren skall underrättas bör besvaras med utgångspunkt i det konkreta fallet och mot bakgrund av det som man vanligtvis i praxis kan förutsätta av en befraktare på denna punkt.

I 2 mom. uppställs vissa krav på skeppningsplanernas innehåll. Befraktaren skall se till att den mängd gods som avtalet omfattar blir fördelad på ett lämpligt sätt över hela avtalsperioden. Detta avspeglar avtalspraxis där det är vanligt att fastställa att mängden skall vara *fairly spread* (rättvist fördelat) eller *fairly and evenly spread* (rättvist och jämnt fördelat) över avtalsperioden. Befraktaren

skall därvid också beakta storleken av de fartyg som skall användas.

Det kan normalt förutsättas att skeppningsplanerna skall ange fulla laster. Detta innebär en gräns för på hur många små skeppningar befraktaren kan fördela den totala mängden. Befraktaren skall också ta hänsyn till hur många fartyg bortfraktaren kan anses vara förpliktad att använda enligt avtalet på samma tidpunkt. Detta innebär en gräns för på hur få tidpunkter skeppningsplanerna kan fördela den totala mängden.

45 §. *Anmälan om skeppning.* Förfarandet vid anmälan om skeppning och nominering av fartyg är mycket viktigt i ett kvantumkontrakt. I praktiken används många olika sätt. Det är inte ändamålsenligt att i lagtext uppställa detaljerade regler för olika typfall, och därför har man i förslagets dispositiva stadganden bara skisserat ett förfarande som i de flesta typfall kan ge en god utgångspunkt för en närmare reglering i fråga om det enskilda avtalet.

Skeppningsplanerna innehåller bara en ungefärlig angivelse av tidpunkten för resorna och lastmängden. Den närmare konkretiseringen sker enligt paragrafens första mening genom att befraktaren enligt skeppningsplanerna anmäler en enskild skeppning. Anmälan skall ske i skälig tid före resans början. Vad som kan anses skäligt måste avgöras i det enskilda fallet. Den viktigaste aspekten vid avvägningen är hur lång tid bortfraktaren behöver för att tillhandahålla ett fartyg för resan sett mot bakgrunden av parternas förutsättningar med avtalet och det som är vanligt att vänta sig av en bortfraktare enligt ett kvantumkontrakt för den typ av befordring det gäller. Det skall också tas hänsyn till att bortfraktaren har rimlig tid att underrätta befraktaren vilket fartyg kommer att utföra resan.

Enligt andra meningen skall det i anmälan anges när godset senast kommer att vara klart för lastning. Bakgrunden för detta stadgande är bortfraktarens behov av att kunna vara säker på att lasten är klar på en viss tidpunkt så att onödigt väntetid kan undvikas och att bortfraktaren kan planera fartygets användning efter det att resan har utförts.

Ger avtalet bortfraktaren enligt 43 § rätt att välja hur mycket last som skall tas med på en särskild resa, har bortfraktaren rätt att begära att befraktaren levererar den maximala mängden, men han är skyldig att ta med endast minimimängden.

46 §. *Nominering av fartyg.* I 1 mom. regleras bortfraktarens skyldighet att efter det att anmälan om skeppning har lämnats, tillhandahålla ett fartyg som är lämpat att utföra resan i rätt tid. Befraktaren skall i skälig tid underrättas om vilket fartyg som skall utföra resan, om fartygets lastförmåga och förväntade ankomst till lastningshamnen.

Vid bedömningen av om fartyget är lämpat att utföra resan i rätt tid skall man för det första beakta om fartygstypen är den rätta för befordran av ifrågavarande gods. För det andra skall man beakta fartygets position och andra transportåtaganden före den ifrågavarande resan. Om anmälan om skeppning har gjorts i skälig tid och enligt skeppningsplanerna innebär "i rätt tid" normalt att bortfraktaren skall anmäla ett fartyg som kan förväntas anlöpa lastningshamnen ungefär vid den tidpunkt då godset enligt befraktarens anmälan senast är klart för lastning.

Sammanhanget mellan första och andra meningen i 1 mom. medför att bortfraktaren i det första skedet kan nöja sig med en något specificerad anmälan av fartyget, t.ex. "NN or substitute". Först på en något senare tidpunkt bör han enligt andra meningen uppge vilket fartyg som kommer att utföra resan. Nomineringen av fartyget är av väsentlig betydelse för fullgörande av avtalet. När bortfraktaren definitivt har anmält vilket fartyg som skall utföra resan, oavsett när det har skett, har en viss del av avtalet övergått från att ha varit generiskt bestämt till att vara individuellt bestämt och således knutet till det ifrågavarande fartyget.

Medan 1 mom. blir tillämpligt på utförande av samtliga resor enligt avtalet, har 2 mom. betydelse främst i fråga om det kvantum som slutligen befordras under avtalsperioden. Det följer av 42 § att det förutsätts en avtalsperiod och att parterna innanför denna period skall skaffa och transportera bestämda mängder gods. På slutet av perioden uppstår det ofta oenighet om när perioden utlöper. Det finns olika alternativ för att avgöra vilken resa som skall vara den sista. Den mest ändamålsenliga lösningen har ansetts vara den i förslaget intagna tidpunkten då godset är klart för lastning. 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.

47 §. *Utförandet av resorna.* I och med att nominering av ett fartyg har skett, har man lämnat ramavtalets abstrakta nivå och kommit till de konkreta stadgandena om befraktningsavtal respektive transportavtal. Dessa blir härmed direkt tillämpliga enligt paragrafens 1 mom. Det bör avgöras enligt den tvingande regleringen i 13 kap. 3 § om stadgandena för resebefraktning eller transport av styckegods skall tillämpas. Om bortfraktaren utfärdar konossement för en resa som är underkastad befraktningsreglerna, skall de tvingande stadgandena om transport av styckegods enligt 5 § tillämpas i förhållandet mellan bortfraktaren och tredje man som innehar konossementet.

Från utgångspunkten att stadgandena om resebefraktning eller transport av styckegods skall tillämpas på den särskilda resan utan hänsyn till det överordnade kvantumkontraktet, görs i förslaget vissa undantag. I paragrafens 2 mom. regleras situationen då bortfraktarens skyldighet att utföra en särskild resa faller bort efter det att fartyget har nominerats. Om bortfraktaren är ersättningskyldig för bortfallet, har befraktaren rätt att begära att godset eller motsvarande mängd nytt gods befordras. Frågan om när bortfraktarens skyldighet att utföra en särskild resa faller bort och om bortfraktaren är ansvarig för bortfallet bör avgöras enligt de stadganden som gäller för den särskilda resan enligt 1 mom.

Om bortfraktarens skyldighet att utföra resan faller bort utan att bortfraktaren är ersättningskyldig för bortfallet, faller också en del av bortfraktarens generella transportåtagande enligt avtalet bort. Det gods varom är fråga skall avdras från den totala mängd gods bortfraktaren är skyldig att befordra enligt avtalet. Om bortfallet inträffar innan godset har lastats, kan befraktaren eventuellt hänvisas till att sända godset på nästa resa som ingår i skeppningsplanerna.

I 3 mom. föreslås en hävningsregel av samma typ som 44 § 2 mom. köplagen, som reglerar hävning vid successiva leveranser. Befraktaren ges rätt att under vissa förutsättningar häva avtalet beträffande de återstående resorna. Frågan om befraktarens rätt att häva för en enskild resa regleras enligt stadgandena i 1 mom.

48 §. *Dröjsmål med anmälan om skeppning och skeppningsplaner.* Paragrafen reglerar på-

följderna av befraktarens dröjsmål med utarbetande av skeppningsplaner och anmälan om skeppning.

Enligt 1 mom. får bortfraktaren vid befraktarens dröjsmål förelägga en bestämd tilläggs-tid för anmälan om skeppning. Om befraktaren inte anmäler skeppning inom denna tid får bortfraktaren välja mellan att häva avtalet för den ifrågavarande resan eller anmäla ett fartyg enligt 46 §. Anmälan om fartyg ger inte bortfraktaren rätt att kräva naturauppfyllelse men ger honom rätt att åberopa reglerna som skall tillämpas på den särskilda resan. Nomineringen medför att bortfraktarens skyldighet att låta fartyget gå till lastningshamnen, hans rätt att häva för den ifrågavarande resan på grund av dröjsmål vid leveransen av gods och hans krav på ersättning för bortfallet skall bedömas enligt reglerna för en särskild resa enligt 47 § 1 mom.

I 2 mom. ingår ett stadgande av samma typ som i 47 § 3 mom. Om befraktarens dröjsmål med anmälan om skeppning ger anledning till att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan om senare skeppningar, får bortfraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen. Hävning för den återstående delen förutsätter inte att befraktaren har överskridit tilläggs-tiden enligt 1 mom. Hävning för den ifrågavarande resan, som inte regleras i 2 mom., kräver däremot att tilläggs-tiden har överskridits.

Enligt 3 mom. har bortfraktaren rätt till ersättning för den förlust som dröjsmålet medför. Befraktarens ersättningsansvar är objektivt med undantag av situationer som avses i 32 § 3 mom.

Paragrafens 4 mom. behandlar dröjsmål med utarbetande av skeppningsplaner enligt 44 §. Om dröjsmålet kvarstår efter en förelagd tilläggs-tid kan bortfraktaren häva avtalet beträffande den återstående delen. Resor som skall utföras i enlighet med tidigare skeppningsplaner ingår inte i denna återstående del. Befraktarens ersättningsansvar är detsamma som vid dröjsmål med anmälan om skeppning.

49 §. *Dröjsmål med nominering av fartyg.* Efter det att befraktaren har anmält om skeppning är bortfraktaren skyldig att tillhandahålla fartyg enligt 46 §. I föreliggande paragraf regleras de påföljder som bortfraktarens dröjsmål med nomineringen medför.

Om bortfraktaren inte har anmält fartyg i tid får befraktaren enligt 1 mom. förelägga en bestämd tilläggs-tid. Stadgandet är uppbyggt i

enlighet med motsvarande stadganden i köplagen. Om tilläggs-tiden överskrids får befraktaren häva avtalet ifråga om den resa tilläggs-tiden gäller. Befraktaren har inte möjlighet att nominera fartyg och på det sättet individualisera kontraktet så att reglerna för en särskild resa skulle bli tillämpliga. Befraktarens rätt att häva avtalet för en särskild resa på grund av dröjsmålet skall därför knytas direkt till kvantumkontraktet. Befraktarens möjlighet att häva avtalet för en särskild resa på grund av förhållanden som inträder efter det att fartyget har nominerats, skall åter bedömas enligt reglerna för en särskild resa.

I 2 mom. stadgas om befraktarens rätt att häva avtalet beträffande den återstående delen då dröjsmål med anmälan av fartyg ger anledning till att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmälan även ifråga om senare skeppningar.

Ersättningsregeln i 3 mom. avspeglar bortfraktarens generiska transportåtagande enligt ett kvantumkontrakt och skiljer sig därför väsentlig från ersättningsstadgandena i 31 och 57 §§. Stadgandet överensstämmer i stort med motsvarande stadgande i 27 § 1 mom. köplagen.

50 §. *Dröjsmål med betalning av frakt.* Vid kvantumkontrakt är befraktarens betalnings-skyldighet normalt knuten till den särskilda resan. Betydelsen av dröjsmål med betalning som är knuten till en särskild resa för själva resan skall bedömas enligt reglerna för den särskilda resan. I föreliggande paragraf regleras betydelsen av avtalsbrottet för hela avtalet och för andra resor enligt avtalet.

Dröjsmål med betalning av frakten utlöser, efter utgången av den tilläggs-tid som bortfraktaren kan förelägga befraktaren, inställt fullgörande av avtalet, hävning om kontraktsbrottet är väsentligt, rätt till ersättning och slutligen en rätt att hålla inne lasten till säkerhet för fordringen enligt avtalet.

Om fullgörelsen av avtalet inställs innebär det att de resor som vid inställelsen inte blivit utförda faller bort och att den totala mängd gods befraktaren kan kräva att skall befordras enligt avtalet reduceras i motsvarande mån. Om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott, får bortfraktaren istället för att inställa fullgörelsen häva avtalet.

I 2 mom. regleras bortfraktarens rätt till ersättning. Befraktarens skyldighet att betala dröjsmålsränta följer av räntelagen (633/82).

Det har inte ansetts ändamålsenligt att uppställa en tidpunkt för när dröjsmålsrätten förfaller till betalning såsom vid tidsbefraktning i 71 § 1 mom.

Bortfraktarens rätt enligt 3 mom. att hålla inne lasten till säkerhet för fordringar enligt avtalet utvidgar tillbakahållsrätten till att också täcka andra fordringar enligt avtalet. I praxis betyder detta fordringar som knyter sig till tidigare resor. Den omfattande tillbakahållsrätten får dock göras gällande mot tredje man som innehar konossement bara i det fall att fordringarna antecknats i konossementet. Bortfraktarens rätt att hålla lasten inne gentemot konossementsinnehavare till säkerhet för fordringar som berör den ifrågavarande resan, skall bedömas enligt reglerna för den särskilda resan.

51 §. *Krigsfara*. Betydelsen av krig eller krigsfara för den särskilda resan efter det att fartyget har nominerats, skall bedömas enligt reglerna för den särskilda resan enligt 47 § 1 mom. I föreliggande paragraf regleras betydelsen av krig och krigsfara för kvantumkontraktet som sådant. Om det under avtalsperioden inträder krig, krigsliknande förhållanden eller krigsfaran väsentligt ökar och detta är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet, får båda parterna enligt 1 mom. frånträda avtalet utan skyldighet att betala ersättning. Vid bedömningen av om krissituationen har väsentlig betydelse för fullgörelsen skall hänsyn tas till bl.a. hur stor del av avtalet som berörs av krigsfaran och vilka möjligheter det finns att undgå krigsfaran genom att ändra på resetidpunkterna och reserutterna inom ramen för avtalet.

Paragrafens 2 mom. motsvarar 74 § 4 mom.

Tidsbefraktning

Fartygets avlämnande

52 §. *Fartygets skick och utrustning*. Stadgandena om tidsbefraktning är tillämpliga på avtal som anges i definitionen i 1 §. Betydelsen av den tidpunkt och plats som har avtalats för fartygets avlämnande betonas i 1 mom. som gräns för den grundläggande funktionsfördelningen mellan avtalsparterna. När fartyget har ställts till tidsbefraktarens förfogande går den kommersiella kontrollen över fartyget över på tidsbefraktaren medan tidsbortfraktaren behåller

den nautiska ledningen. Uttrycket "tidsbefraktarens förfogande" understryker huvudsyftet med ett tidsbefraktningensavtal. Tidsbefraktaren övertar rätten att utnyttja fartygets lastkapacitet och det är han som skaffar transportåtagandena. Till skillnad mot förhållandet vid resebefraktning övertar således tidsbefraktaren risken för den kommersiella driften av fartyget. Från samma tidpunkt skall tidsbefraktaren betala tidsfrakt oavsett om fartyget är sysselsatt eller inte. Med tidpunkt avses lokal tid om certepartiet inte uttryckligen hänvisar till Greenwich Mean Time eller annat följer av avtalet.

Paragrafens 2 mom. motsvarar 138 § första meningen sjölagen. Någon ändring i sak åsyftas inte i fråga om tidsbortfraktarens skyldighet att hålla fartyget i sjövärdigt skick. Skyldigheten att hålla fartyget sjövärdigt är fortfarande anpassad till den särskilda funktionsfördelningen vid tidsbefraktning. Tidsbortfraktaren är normalt inte skyldig att hålla specialutrustning för viss last eller fart, såvida inte annat framgår av tidsbefraktningensavtalet. En närmare redogörelse för sjövärdighetsbegreppet finns i 13 kap. 12 §. I 2 mom. stadgas enbart om fartygets sjövärdighet vid tidpunkten för avlämnandet. Tidsbortfraktarens skyldigheter kvarstår dock under hela befraktningensperioden, vilket framgår av 58 § 1 mom. I stadgandena har förtydligats att tidsbortfraktaren också skall hålla fartygets handlingar i ordning. Härmed avses i första hand handlingar som föreskrivs i lag och förordningar, men också sådana försäkringsbevis o.dyl. som tidsbortfraktaren skall ombesörja.

I 3 mom. finns ett stadgande av praktisk natur som saknar motsvarighet i sjölagen och som gäller kvarvarande bränsle. Av stadgandet framgår också innebörden av principen i 60 § att tidsbefraktaren svarar för bränslet under hela befraktningensperioden. I certepartipraxis anger man vanligen att bränslet skall betalas efter priset i den hamn där fartyget avlämnas, men även den föreslagna lösningen förekommer. Utslagsgivande för utformningen av stadgandet har varit att det skall täcka såväl det fallet att fartyget avlämnas till sjöss som det att avlämnandet sker i hamn. Avsikten är att resultatet skall bli det samma oberoende av vilken praktisk lösning som tillämpas förutsatt förstås att fartyget har möjlighet att bunkra i den hamn där det avlämnas. För att förhindra prisspekulationer och andra olägenheter före-

skrivs ofta i tidscertepartierna ett maximum och ett minimum för kvarvarande bränsle för såväl avlämnandet som återlämnandet av fartyget.

53 §. *Besiktning*. Den föreslagna paragrafen är ny, men motsvarar ofta förekommande bestämmelser i certepartier.

Enligt 1 mom. har envar av parterna i ett tidsbefraktningensavtal rätt att begära besiktning i samband med att fartyget avlämnas. Parterna kan i första hand själva utse en eller flera besiktningsmän på det sätt som är brukligt vid den fart det gäller. Besiktningen är knuten till fartygets avlämnande. Någon lagregel om besiktning under själva avtalsperioden föreslås däremot inte. Avtalspraxis är varierande på denna punkt och någon ändamålsenlig normallösning i form av en lagregel har inte kunnat föreslås.

I 2 mom. föreslås att kostnaderna för besiktningen skall bäras av parterna till hälften var. Även kostnaderna för nettotidsförlost av besiktningen skall fördelas mellan parterna oavsett om besiktningen äger rum före eller efter det att fartyget har avlämnats.

Av 3 mom. framgår att ett besiktningsutlåtande inte utgör exklusivt bevis, men att det ändå skall väga tungt vid bedömningen av förhållandena då fartyget avlämnades.

54 §. *Avlämnande av fartyget till sjöss*. Paragrafen saknar motsvarighet i sjölagen och reglerar det fallet att fartyget avlämnas till sjöss.

Fartyget kan enligt avtalsparternas val avlämnas vid en viss tidpunkt eller då det befinner sig i en viss position. Oavsett vilket sätt parterna har valt skall enligt

1 mom. tidsbortfraktaren alltid bekräfta avlämnandet med en tids- och positionsangivelse.

Av 2 mom. 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 stadganden med avseende på tidsfrakten. Om fel i fartyget eller dess utrustning konstateras skall enligt principen om s.k. *off hire* tidsfrakt inte betalas för den tid som går åt för att avhjälpa felet. Är felet så allvarligt att tidsbefraktaren tvingas att häva

avtalet skall tidsfrakt överhuvud inte utgå. Frakt som betalats i förskott vid avlämnandet skall i så fall betalas tillbaka.

55 §. *Kancellerings- och dröjsmål med avlämnandet av fartyget*. Stadgandena i denna paragraf, som motsvarar 146 § sjölagen, överensstämmer med 28 § och 29 § 1 mom. angående resebefraktning.

I 1 mom. regleras det fallet att avtalsparterna har bestämt att fartyget skall avlämnas senast vid en bestämd tidpunkt. Förslaget 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. Någon bestämd tidsfrist för när befraktaren senast måste kancellera har inte fastställts i förslaget. Det måste dock anses att befraktaren skall häva inom skälig tid.

Paragrafens 2 mom. motsvarar 146 § 3 mom. sjölagen. Stadgandet har dock ändrats så att om bortfraktaren har angett när fartyget är klart att ta in last blir denna tidpunkt ny kancellerings- och dröjsmål. Stadgandet skapar klarhet genom att en ny tidpunkt för kancelleringsrätten fastställs.

I 3 mom. föreslås den ändringen i förhållande till 146 § 1 mom. sjölagen att hävningsrätten vid tidsbortfraktarens s.k. egenfel utgår. Oavsett vem som har orsakat dröjsmålet har tidsbefraktaren rätt att häva avtalet om dröjsmålet utgör ett väsentligt avtalsbrott.

56 §. *Fel i fartyget*. Paragrafen är ny och saknar motsvarighet i sjölagen och i de vanliga tidscertepartierna.

Vad som avses med fel måste bedömas med utgångspunkt från de krav som ställs på fartyg och utrustning enligt 52 § och från vad avtalsparterna har kommit överens om i det enskilda fallet. Således kan bristande sjövärdighet vara att anse som fel. Likaså kan fel också föreligga om fartyget eller utrustningen inte motsvarar den beskrivning som finns i certepartiet. I första hand gäller detta fartygets egenskaper med avseende på fart och lastkapacitet. Även fartygets ålder, nationalitet mm. kan ha stor betydelse för tidsbefraktaren beroende på det fartområde som avtalet gäller.

Även om ett fel inte blir avhjälpt kan tidsbefraktaren ändå stå 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 rättsgrundsatsar. Väsentlighetsbedömningen skall ske med hänsyn till omständigheterna i det konkreta fallet och utgångspunkten är felets betydelse för tidsbefraktaren, sett ur en objektiv synvinkel. Det krävs emellertid en helhetsbedömning av felets betydelse, varvid hänsyn även skall tas till möjligheterna att avhjälpa felet eller på annat godtagbart sätt kompensera tidsbefraktaren med t.ex. fraktavdrag.

57 §. *Skadeståndsansvar.* Paragrafen motsvarar delvis 147 § sjölagen. Den avser emellertid även ansvar för fel i fartyget men begränsas till att gälla tiden för avlämnandet av fartyget. Dröjsmål och annat avtalsbrott under befraktningsperioden regleras av 64 §.

Flertalet tidscertepartier saknar en motsvarande allmän bestämmelse, men både engelsk och amerikans rättspraxis fastslår i en viss utsträckning ett garantiansvar för tidsbortfraktaren. Ett sådant garantiansvar kan dock inte anses förenligt med nordisk rättstradition.

Med hänsyn till att tidsbortfraktarens ansvar i praktiken är mycket varierande och svåröverskådligt föreslås en allmän norm för dröjsmåls- och felansvaret vid fartygets avlämnande. Stadgandet bygger på principen om culpaansvar med omvänd bevisbörda och pålägger bortfraktaren ett s.k. presumtionsansvar. I förslaget uppställs således som förutsättning för skadestånd fel eller försummelse av tidsbortfraktaren eller någon som han svarar för. Bevisbördan åvilar — liksom enligt 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.

Stadgandet i sista meningen saknar motsvarighet i gällande sjölag och kan jämföras med 21 § 1 mom. köplagen. En förutsättning för skadestånd är att egenskapen eller utrustningen saknades redan vid avtalsslutet. Om t.ex. ett fartygs prestationsförmåga har minskat efter avtalsslutet men före avlämnandet i fråga om garanterad fart får tidsbortfraktarens ansvar bedömas enligt huvudregeln.

Utförande av resorna

58 §. *Tidsbefraktarens förfoganderätt.* Paragrafen motsvarar 137 och 142 §§ sjölagen.

Tidscertepartierna innehåller alltid någon form av begränsningar i tidsbefraktarens dispositionsrätt. Dessa begränsningar är av skiftande karaktär. Det kan röra sig om geografiska inskränkningar knuta till fartygets försäkringsförhållanden eller begränsningar av rent kommersiella skäl. Det är också vanligt att certepartierna innehåller klausuler som förbjuder tidsbefraktaren att ta med farlig eller olämplig last, t.ex. kol i lastrummen på ett kylfartyg som därefter inte kan motta de vanliga typerna av last utan en mycket omfattande och dyrbar rengöring. Certepartierna innehåller vidare ofta klausuler som har till syfte att eliminera speciella risker, såsom jordbävningar, svårartade oväder, infrysning i is osv. På grund av den mångskiftande karaktären av de förekommande begränsningsklausulerna föreslås såsom i gällande sjölag att tidsbortfraktarens huvudförpliktelse anges generellt med vissa undantag av hänsyn till vad som skäligen kan begäras av honom i vissa situationer.

Paragrafens 1 mom. ger uttryck för tidsbefraktningens avtalets grundidé, dvs. att bortfraktaren är förpliktad att ställa fartygets lastkapacitet till tidsbefraktarens förfogande.

I 2 mom. finns stadganden om undantag eller befrielse från huvudförpliktelsen ifall personer ombord eller egendom skulle utsättas för fara genom krig, svåra isförhållanden osv. I förhållande till 142 § första meningen 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 infrysad eller bli belagt med embargo eller där anlöp till något land kan leda till framtida bojkott och svartlistning av fartyget på annat håll.

Om tidsbortfraktaren skäligen har kunnat räkna med en fara eller väsentlig olägenhet när avtalet om en speciellt bestämd resa eller last ingicks kan han dock inte frånträda sina förpliktelser. I ett sådant fall får han stå risken för förluster t.ex. på grund av att ombordanställda begär avsked från sina anställningar eller att försäkringsgivare nekar att täcka den särskilda risk som resan innebär. Utom dessa rena undantagsfall saknar det emellertid bety-

delse vad tidsbortfraktaren kunde räkna med vid avtalets ingående. Detta är fallet t.ex. om det efter avtalslutet utbryter krig eller inträder krigsliknande tillstånd i det område där fartyget befinner sig. Han kan då utan hänsyn till det föreliggande stadgandet beordra fartyget i säkerhet och också frånträda avtalet enligt 74 §.

I 3 mom. första meningen stadgas om tidsbortfraktarens skyldighet att befordra farligt gods. I takt med det ökade transportbehovet av farligt gods har ett omfattande system av säkerhetsföreskifter vuxit fram, såväl nationellt som internationellt. Det föreslås därför en ändring i förhållande till 142 § sjölagen, enligt vilken tidsbortfraktaren inte kan vägra att befordra gods av farlig beskaffenhet om det kan ske på ett betryggande sätt. För att tidsbortfraktaren inte skall komma i konflikt med olika föreskrifter som är bindande för honom bör det dock ytterligare krävas att befordringen kan ske i överensstämmelse med de krav och rekommendationer som ställs i det land där fartyget är registrerat, där redaren har sitt huvudkontor och i de hamnar som ingår i resan. I övrigt måste tidsbortfraktaren fortsättningsvis göra uttryckligt förbehåll i befraktningssavtalet för den händelse farligt gods eller viss typ av farligt gods inte får transporteras med fartyget.

I 3 mom. andra meningen, som är ny i förhållande till sjölagen, stadgas att tidsbortfraktaren inte är skyldig att befordra levande djur. Detta stadgande är föranlett av de säregna problem som är förenade med djurtransporter och får anses avspegla gängse praxis inom tidsbefraktningens område.

59 §. *Underrättelseplikt.* Paragrafen saknar motsvarighet i sjölagen. I den stadgas en ömsesidig upplysningsplikt för tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren. Det åligger således tidsbortfraktaren att upplysa om inträffade eller förväntade förseningar. Tidsbefraktaren kan då förfoga över fartyget på ett sådant sätt att han t.ex. inte ingår fraktavtal med en sådan kancelleringstid som inte kan hållas. Underrättelseplikten kan också omfatta t.ex. loggböcker för att tidsbefraktaren skall kunna kontrollera fartygets hastighet. Det åligger också tidsbefraktaren att hålla tidsbortfraktaren underrättad om t. ex. fartygets seglingsprogram för att på så sätt underlätta dennes planering av reparationer, utbyte av manskap, underhåll mm.

60 §. *Bränsle.* Paragrafen motsvarar delvis

138 § andra meningen sjölagen dock så att den har utvidgats med en ansvarsregel.

I paragrafens första mening anges att det ankommer på tidsbefraktaren att ombesörja bränsle och vatten till fartygets maskiner. Med maskiner avses också fartygets hjälpmaskiner. Enligt huvudregeln i 58 § 1 mom. ankommer det dock på tidsbortfraktaren att skaffa smörjolja och förbrukningsartiklar till maskinerna och betala för dem. I övrigt gäller att reseavhängiga kostnader skall fördelas enligt presumptionsregeln i 67 § om inte särskilt är stadgat.

Om parterna har avtalat vissa tekniska specifikationer har tidsbefraktaren enligt andra meningen ett garantiansvar för att ombordtaget bränsle också har de avtalade egenskaperna. Bristar han i detta avseende blir han ersättningsskyldig för den skada som orsakas. Det har framhållits att regeln kan visa sig orimlig för tidsbefraktaren eftersom det i praxis är omöjligt för honom att kontrollera bränslets kvalitet. Normalt föreligger dock ett samband mellan bränslets pris och kvalitet och det vore åter orimligt mot bortfraktaren om tidsbefraktaren genom att köpa billigt bränsle skulle kunna överföra risken för skador och tidsförluster på tidsbortfraktaren. Den föreslagna regeln kan anses avspegla anglo-amerikansk rätt.

61 §. *Lastning och lossning.* Paragrafen motsvarar 139 § sjölagen, men är något utvidgad och innehåller vissa preciseringar.

Paragrafens 1 och 2 mom., som är uppbyggda i enlighet med den grundläggande funktionsfördelningen mellan tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren, överensstämmer också med certepartipraxis. I 1 mom. uppräknas de olika funktioner som ankommer på tidsbefraktaren i lastnings- och lossningsskedet. Tidsbefraktaren åläggs uttryckligen att följa tidsbortfraktarens anvisningar som har betydelse för fartygets säkerhet eftersom denne behåller det nautiska ansvaret. Enligt stadgandet skall tidsbefraktaren bl.a. ombesörja utlämnandet av lasten vilket vanligtvis också innebär att han skall se till att detta sker till rätt mottagare. I linjefart har tidsbefraktaren ofta egna anställda, men det vanligaste är dock att tidsbefraktaren använder sig av agenter, stuverier osv.

Paragrafens 2 mom. om befälhavarens och besättningen skyldighet att medverka överensstämmer med certepartipraxis. Någon bestämmelse om tidsbortfraktarens skyldighet att medverka under själva resan har inte föresla-

gits. I praxis inskränker sig medverkan till rengöring av fartygets lastrum och i övrigt till att ombesörja att fartyget är klart att ta in nästa last.

Även tidsbortfraktarens regressrätt enligt 3 mom. bygger på den grundläggande funktionsfördelningen mellan parterna i befaktningsavtalet. Om tidsbefraktaren bär ansvaret för den kommersiella driften av fartyget bör tidsbortfraktaren kunna återkräva vad han i sin egen skap av redare ändå kan tvingas att utge i skadeersättning till tredje man. Enligt 13 kap. 35 § 1 mom. blir tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren solidariskt ansvariga gentemot lastägaren ifråga om skador beträffande lasten. I praxis riktar lastägaren ofta i linjefart sina krav mot tidsbefraktaren som är den som normalt opererar linjen medan kraven ofta riktas mot tidsbortfraktaren i trampfart. En regressregel som säkrar en riktig fördelning av lastskadeansvaret är därför nödvändig.

I förhållande till 139 § 2 mom. sjölagen utvidgas regressrätten i enlighet med denna princip till att omfatta all skada som kan drabba en lastägare eller någon tredje man. Skadan skall dock ha uppkommit till följd av lastning, stuvning, trimning, säkring, lossning eller utlämnande av lasten. Om t.ex. tidsbefraktaren anlitar en kranförare som på grund av oaktsamhet orsakar en utomstående skada, är redaren/tidsbortfraktarens ansvar enligt förslaget 7 kap. 1 §, men i det interna tidsbefaktningsförhållandet är tidsbefraktaren ansvarig. En grundförutsättning för regress är såsom för närvarande att skadan inte beror på sådan medverkan av befälhavaren eller besättningen eller annat förhållande som tidsbortfraktaren är ansvarig för, exempelvis bristande tillsyn och underhåll av fartygets kranar.

62 §. *Konossement vid tidsbefaktning.* Paragrafens 1 mom. motsvarar 141 § sjölagen. Någon ändring i sak åsyftas inte. Stadgandet överensstämmer med certepartipraxis. Ansvarsbestämmelserna i konossement kan ofta avvika från den ansvarsreglering som parterna har avtalat i tidsbefaktningsavtalet. Tidsbefraktaren kan i sådant fall kräva att konossement utfärdas som kan medföra ett strängare ansvar för bortfraktaren som transportör än det ansvar han har i certepartiförhållandet. Tidsbortfraktaren måste således ta risken för att tidsbefraktaren kan uppfylla regressansvaret.

Paragrafens 2 mom. saknar motsvarighet i sjölagen. Det finns ett behov av ett dylikt

stadgande på grund av den utbredda praxis enligt vilken gods lämnas ut utan att originalkonossement företes. I vissa fartområden är det rentav sällsynt att sådant konossement finns på plats när fartyget når lossningshamnen. 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. Till skydd för tidsbortfraktaren föreslås dock i det förevarande momentet en rätt för honom att kräva säkerhet för eventuella skadeståndskrav på grund av tidsbefraktarens anvisningar om utlämnande av gods i strid mot stadgandena om behörig mottagare vid konossement. Säkerheten skall vara sådan att tidsbortfraktaren kan antas godta den. Om ett utlämnande av gods till en obehörig mottagare skulle strida mot tro och heder kan han dock vägra att lämna ut godset.

63 §. *Lastskada och dröjsmål med utlämnandet.* Paragrafen saknar motsvarighet i sjölagen och reglerar tidsbortfraktarens ansvar för skada till följd av att gods har gått förlorat, skadats eller försenats. Paragrafen är utformad på samma sätt som 27 §, som gäller resebortfraktarens ansvar vid lastskada. På motsvarande sätt som i sistnämnda paragraf anges att stycke godsreglernas ansvarssystem skall tillämpas. Det bör dock påpekas att föreliggande paragraf är dispositiv.

Bakgrunden till stadgandet är att nordiska sjötransportföretag i en allt större omfattning arbetar med inhyrt tonnage som s.k. operatörer. I denna situation kan ovisshet ofta uppstå om vem som bär det slutliga transportansvaret gentemot lastägaren. Klara enhetliga regler, nationellt som internationellt, saknas. Det har därför varit naturligt att lastägaren i första hand har hållit sig till tidsbefraktaren som sin medkontrahent, såvida inte tidsbortfraktaren har påtagit sig ett särskilt ansvar genom att utfärda konossement. I övrigt har tidsbortfraktaren i en sådan situation blivit ansvarig endast om lastägaren i enlighet med allmänna skadeståndsrättsliga principer visat att tidsbortfraktaren eller någon av hans anställda orsakat skada på godset genom culpöst handlande.

I 1 mom. regleras ansvaret i de fall tidsbefraktaren använder fartyget för befordran av egen last. Det hänvisas på denna punkt till 27 §.

I 2 mom. regleras tidsbortfraktarens ansvar

då lastägaren inte är tidsbefraktaren. I tidscertepartierna fördelas transportansvaret för godset på tidsbortfraktaren och tidsbefraktaren på de mest varierande sätt och detta skapar en viss osäkerhet. Det måste bedömas särskilt i varje typfall vem en lastägare skall rikta ett ersättningskrav mot och vem av dem, tidsbortfraktaren eller tidsbefraktaren, slutligt skall stå ansvaret. För att råda bot på denna osäkerhet föreslås i förevarande paragraf den regeln att en lastägare har rätt till ersättning av tidsbortfraktaren. Rätt till ersättning förutsätter inte något avtalsförhållande mellan tidsbortfraktaren och lastmottagaren. Ansvarsgrundande är att tidsbortfraktaren har tredje mans gods i sin vård med den omsorgsplikt som detta medför. Om lasten tillhör annan är tidsbefraktaren beror det normalt på att tidsbefraktaren har utnyttjat sin rätt enligt tidsbefraktningens avtalet att vidarebortfrakta fartyget. Lastägarens rätt i förhållande till tidsbortfraktaren är därmed ett tillägg till eventuella rättigheter som lastägaren kan göra gällande gentemot tidsbefraktaren eller annan befraktare som har ingått det avtal enligt vilket godset befordras.

Genom att ansvaret för lastskador således i första hand läggs på tidsbortfraktaren 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 regressbestämmelser i certepartiet.

Regeln i förevarande paragraf är dispositiv. Tidsbortfraktarens ansvar blir dock tvingande t.ex. om han har utfärdat konossement och annan lastägare än tidsbefraktaren innehar detta och kan åberopa stadgandena i 5 §. Om däremot tidsbefraktaren eller annan än tidsbortfraktaren har utställt konossement är tidsbortfraktarens ansvarig endast enligt 2 mom. första meningen.

64 §. *Dröjsmål och annat avtalsbrott på tidsbortfraktarens sida.* Paragrafen motsvarar 146 och 147 §§ sjölagen, men viktiga ändringar har gjorts. Tillämpligheten inskränker sig till avtalsbrott under själva avtalstiden efter avlämnandet av fartyget. Rättsföljderna av dröjsmål m.m. vid fartygets avlämnande regleras särskilt i 55—57 §§.

I 1 mom. anges uttryckligen att tidsbefraktaren kan häva befraktningens avtalet även vid annat avtalsbrott än ett rent dröjsmål. Avtalsbrottet kan exempelvis bestå i bristande lastvärdighet. Det strängare väsentlighetskravet

behålls dock såsom det kommit till uttryck i gällande sjölag. Däremot föreslås det särskilda kravet på insikt utgå då i de flesta fall något behov av ett sådant självständigt krav 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 har känt till men inte gjort tidsbortfraktaren uppmärksam på. Likaså föreslås den särskilda hävningsregeln för tidsbortfraktarens s.k. egenfel utgå.

Även vad gäller tidsbefraktarens rätt till skadestånd föreslås väsentliga ändringar i förhållande till 147 § sjölagen. Paragrafens 2 mom. första meningen skall, i likhet med 1 mom., även omfatta bristande sjövärdighet eller eljest uppkommen brist i avtalade funktioner hos fartyget under avtalstiden. Ansvaret bygger på fel och försummelse men någon presumption för detta uppställs inte till skillnad från stadgandena i 57 § om dröjsmål eller fel vid avlämnandet. I och med att fartyget avlämnas till tidsbefraktaren kan tidsbortfraktaren inte anses vara i en sådan bevisställning att detta skulle motivera ett sådant presumtionsansvar som gäller för avlämnandet. I föreliggande paragraf är det alltså frågan om culpaansvar med normala bevisbörderegler.

I 2 mom. andra meningen anges som ett förtydligande att tidsbortfraktarens ansvar för befälhavarens och besättningens fel eller försummelse även då arbete utförts för tidsbefraktarens räkning enligt 61 § 2 mom.

65 §. *Skada på fartyget.* Paragrafens 1 mom. överensstämmer med 149 § sjölagen och någon ändring i sak åsyftas inte. Den principiella ansvarsfördelningen mellan parterna i tidscertepartiet är enligt nordisk rätt att tidsbortfraktaren står risken för skador på fartyget såvida han inte kan styrka ett culpöst förfarande hos tidsbefraktaren eller hos dennes anställda eller medhjälpare. Denna ansvarsfördelning kan dock påverkas om exempelvis befälhavaren åsidosätter sin plikt att övervaka arbetet ombord och därigenom medverkar till en skada.

Stadgandet i 2 mom. är nytt. I nordisk rätt anses att tidsbefraktaren inte har något strikt ansvar för skada på fartyget ens om han har beordrat det till en osäker hamn. 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 har förfoganderätten över fartyget föreslås i 2 mom. en omkastad bevisbörd (presumtionsansvar) med avseende på vårdslöshet. 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. Tidsbortfraktaren bär dock den grundläggande bevisbördan som varje skadelidande har för att skadan verkligen har inträffat i den hamn som det är fråga om och för att det föreligger ett orsakssamband mellan skadan och de särskilda förhållandena på platsen. Förslaget skall ses mot bakgrunden av anglo-amerikansk rättspraxis där man opererar med ett garantiansvar för denna typ av skador, medan vanligt culpaansvar i utgångspunkt gäller vid andra typer av skador.

Tidsbortfraktaren (redaren) tecknar i regel en kaskoförsäkring för att täcka skador på skrov och maskiner eftersom sjö- och kollisionsskador normalt faller på honom. Tidsbefraktaren kan endast undantagsvis bli ansvarig om han har lämnat felaktig information med avseende på navigeringen eller förhållandena på destinationsorten. Vanligare är att tidsbefraktaren får ansvara för skador som uppkommer i den kommersiella hanteringen. Det kan röra sig om skador som lasten, t.ex. farligt gods, orsakar eller skador i samband med lastning och lossning.

Stadgandena kan få betydelse vid tolkning av certepartiklausuler om skada på fartyget. En sådan klausul kan t.ex. vara så utformad att fartyget vid avtalsperiodens slut skall återlämnas i god ordning och gott tillstånd (*in good order and condition*) med undantag för normalt slitage (*fair wear and tear*). I nordisk rätt anses denna bestämmelse inte ge uttryck för något strikt garantiansvar för tidsbefraktaren utan endast syfta på fartygets skick, dvs. lastutrymna skall vara rengjorda och klara för mottagande av ny last. Likaså tolkas klausuler, genom vilka tidsbefraktaren åtar sig att endast beordra ett fartyg till säkra hamnar, där det kan ligga flott, restriktivt till tidsbefraktarens förmån. I vissa certepartier 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 skall de ge uttryck för detta i

certepartiet. I övrigt kan hänvisas till motsvarande ansvarsbestämmelse i 37 §.

66 §. *Gemensamt haveri och bärgning*. Paragrafens 1 mom. motsvarar delvis 150 § 1 mom. sjölagen och någon ändring i sak åsyftas inte. Stadgandet är väl förenligt med certepartipraxis och fastslår endast att tidsbefraktaren ansvarar ensam för bidrag till gemensamt haveri ifråga om frakt, bränsle och utrustning han har ombord och att han därigenom inte heller har någon rätt till regress mot tidsbortfraktaren för vad han måste utge. Stadgandets syfte är således inte att reglera bidragsskyldigheten som sådan vilket sker genom stadgandena i kapitlet om haveri. I tredje meningen, som är ny, anges i konsekvens med första meningen att tidsbortfraktaren inte har någon rätt i ersättningar som har utgått till tidsbefraktaren i gemensamt haveri.

I 2 mom. regleras tidsbortfraktarens rätt till deviation. Stadgandena bygger på hävdvunna principer inom sjörätten vilka också har kommit till uttryck i 20 § 1 mom. Det bör därför vara tillräckligt att hänvisa till dessa stadganden. Den enda rättsföljden av en tillåten deviation är att fartyget kan bli *off hire* enligt reglerna i 72 §.

I sista meningen föreslås en ny regel om fördelning av bärgarlön mellan parterna i tidscertepartiet. Stadgandet i 150 § 2 mom. sjölagen om likafördelning bygger på principen att tidsfrakt utgår under hela bärgningsaktionen och att tidsbefraktaren därför också skall ha del av bärgningsföretagets vinst. I och med det föreslagna stadgandet i 72 § att ett fartyg blir *off-hire* vid bärgning bör också förevarande stadganden justeras. Med hänsyn till de risker och olägenheter som ändå kan drabba tidsbefraktaren vid en bärgningsaktion föreslås att en tredjedel av tidsbortfraktarens andel i nettobärgarlönen skall tillfalla tidsbefraktaren.

Stadgandet i 150 § 2 mom. sjölagen om ersättning till tidsbefraktaren för löner och kost som skall förhindra dubbel kompensation till tidsbortfraktaren föreslås utgå med hänsyn till stadgandet om *off hire* i 72 §.

Tidscertepartierna innehåller ofta 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 72 §.

67 §. *Utgifter för resorna*. Paragrafen överensstämmer med 140 § sjölagen och innehåller

en kostnadspresumtion som innebär att reseavhängiga kostnader och oförutsedda utgifter som inte faller på tidsbortfraktaren enligt certepartiet eller stadgandena i förevarande kapitel skall anses falla på tidsbefraktaren.

Kostnadsfördelningen är i stort förenlig med certepartipraxis. I certepartierna är det dock vanligt att uttömmande ange alla tänkbara kostnader som skall bäras av tidsbefraktaren. Ett utfyllande stadgande blir då tillämpligt först om parterna inte kunnat förutse vissa kostnader eller eljest om certepartiet inte visar hur kostnadsfördelningen skall ske.

Återlämnande av fartyget

68 §. *Återlämnande och besiktning.* Paragrafen är ny och utgör en spegelbild av stadgandena om fartygets avlämnande. Någon ändring av gällande rättspraxis har inte avsetts. När tidsbefraktaren har återlämnat fartyget på den plats och vid den tidpunkt som har 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 skall bedömas enligt de skadeståndsrättsliga reglerna i 65 §.

Angående den ofta förekommande certepartiklausulen att fartyget skall återlämnas *in the same good order and condition* hänvisas till motiven till 65 §.

69 §. *Överskridande av befraktningsperioden.* I paragrafens 1 mom. stadgas, i likhet med vad som gäller enligt 143 § 1 mom. sjölagen, en rätt för tidsbefraktaren att överskrida befraktningsperioden om överskridandet kan anses skäligt. Syftet är att tidsbefraktaren inte skall blockeras i sina möjligheter att utnyttja fartyget fullt ut. Det är ofta svårt för honom att planera sin verksamhet så att den sista resan exakt sammanfaller med befraktningsperiodens utgång. Eftersom tidsbefraktaren i nordisk rätt inte anses ha rätt att återlämna fartyget före befraktningsperiodens utgång med motsvarande reduktion av tidsfrakten och således inte kan kalkylera det förmånligaste alternativet bör stadgandet bibehållas. Ett undantag föreslås dock för det fall att certepartiet anger en viss

tidsperiod, maj månad, under vilken återlämnandet skall ske. Med en sådan klausul får tidsbefraktaren anses vara tillräckligt tillgodosedd att kunna planera de sista resorna.

En förutsättning för ett tillåtet överskridande av befraktningsperioden är att det kan anses skäligt. I bedömningen av detta får göras en objektiv värdering av de konkreta omständigheterna. Härvid kan det avtalade fartområdet, tiden på året osv. vara av betydelse. Omständigheter som att fartyget har blivit *off hire* en längre tid eller blivit stillaliggande på grund av *force majeure* o.dyl. berättigar inte tidsbefraktaren till ett motsvarande överskridande. Vissa certepartier innehåller också uttryckliga regler om detta. Avser parterna att den tid som har gått förlorad skall räknas tidsbefraktaren till godo måste detta således anges i certepartiet. Detta sker vanligtvis genom s.k. förlängningsoptioner.

Paragrafens 2 mom. överensstämmer med 143 § 2 mom. sjölagen. Enligt det föreslagna stadgandet skall certepartifrakt fortfarande 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 medför. Det kan gälla tidsbortfraktarens ansvar för eget dröjsmål med avlämnande av fartyget till en ny tidsbefraktare eller eljest förluster på fraktmarknaden.

Stadgandena är väl förenliga med certepartipraxis där klausuler som gäller den sista resan, s.k. *final voyage* -klausuler är vanliga. Ordalydelsen i dessa är dock schablonartad och något varierande varför de dispositiva reglerna bör ge stadga åt tolkningen. I vissa certepartier ges tidsbefraktaren rätt att såväl överskrida som underskrida befraktningsperioden med en period av skälig längd. Andra certepartier ger tidsbefraktaren endast rätt till överskridande. Det finns även olikheter i fråga om den tidsfrakt som skall utgå för den tid, med vilken befraktningsperioden överskrids, vilket lätt kan leda till tvist mellan parterna. Det normala är att certepartifrakten fortsätter att löpa men det förekommer även att tidsfrakten bestäms till den marknadsmässiga frakten.

Tidsfrakt

70 §. *Betalning av tidsfrakt.* I likhet med vad som gäller enligt 144 § 1 mom. sjölagen anges i paragrafens 1 mom. 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. Lasten tillhör vanligtvis någon annan än tidsbefraktaren och tidsbortfraktaren är, då konossement har utfärdats, skyldig att lämna ut godset till mottagaren. Med avvikelse från vad som gäller enligt sjölagen föreslås 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.

Stadgandet i 2 mom. saknar motsvarighet i sjölagen. Som nämnts ovan har tidsbortfraktaren ofta ingen säkerhet för fraktfordringarna. För att ytterligare stärka tidsbortfraktarens ställning gentemot en insolvent eller betalningsobenägen tidsbefraktare föreslås att tidsbefraktaren inte skall ha rätt att kvitta tvistiga motfordringar mot tidsfrakten. En förutsättning är dock att tidsbortfraktaren ställer fullgod säkerhet för det fraktbelopp som tidsbefraktaren måste betala.

71 §. *Dröjsmål med betalning av tidsfrakt.* Paragrafens i 1 mom. saknar motsvarighet i sjölagen och skall ses som en kompensation åt tidsbortfraktaren för den extra respittid som ges i 2 mom. till tidsbefraktarens förmån. Om tidsbefraktaren således betalar tidsfrakten för sent stadgas att dröjsmålsränta skall utgå. Härvid skall räntelagen tillämpas. Dröjsmålsräntan skall erläggas senast vid nästkommande betalningstillfälle. Stadgandet tar i första hand sikte på mindre dröjsmål med betalningen men gäller även för andra fall.

Paragrafens 2 mom. motsvarar 148 § sjölagen. Enligt sistnämnda stadgande får tidsbortfraktaren häva certepartiet så snart förskottsfrakten inte betalas i rätt tid. Såsom nämnts vid 70 § beror dessa stränga krav på att förskottsbetalningen i realiteten är tidsbortfraktarens enda säkerhet. När tidsbortfraktaren utfärdar konossement får han en självständig förpliktelse gentemot innehavaren av konossementet. Tidsbortfraktaren är också beroende av att tidsbefraktaren ombesörjer bunkers och betalar

hamn- och kanalavgifter osv. Syftet med stadgandet är således att skydda tidsbortfraktaren mot insolventa eller betalningsobenägna tidsbefraktare. Emellertid kan det också förekomma att regeln tillämpas på ett otillbörligt sätt. Exempelvis kan tidsbortfraktaren vid minsta betalningsdröjsmål häva avtalet 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 äventyras föreslås en uppmjukning av regeln. Om tidsbortfraktaren vill återopa dröjsmålet skall han meddela tidsbefraktaren att betalning har uteblivit. Samtidigt kan han inställa fullgörelsen av samtliga sina förpliktelser gentemot tidsbefraktaren. Om betalning inte sker inom 72 timmar har han också rätt att häva certepartiet i dess helhet. Hävningsrätten går dock förlorad om betalning sker innan avtalet har hävts.

Stadgandet i 2 mom. om tidsbortfraktarens rätt att vägra lasta gods eller utfärda konossement är nytt och grundar sig på allmänna avtalsrättsliga principer. Det kan vara viktigt för tidsbortfraktaren att kunna avbryta fullgörelsen av avtalet t.ex. när det gäller utfärdande av konossement. Det ligger i sakens natur att skyldigheten att betala tidsfrakt inte upphör när denna stoppningsrätt utnyttjas.

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 befarat avtalsbrott.

I 3 mom. anges i överensstämmelse med 148 § sjölagen att tidsbortfraktaren har rätt till skadestånd om han har inställt fullgörelsen av sina förpliktelser enligt certepartiet eller hävt det. I likhet med vad som gäller vid utebliven betalning av ersättning för överliggetid enligt 15 § är tidsbefraktaren dock befriad från ersättningskyldighet vid betalningshinder av mer kvalificerat slag (*force majeure*). Stadgandet har formulerats med beaktande av motsvarande bestämmelser i köplagen.

Paragrafens 4 mom. skall i första hand ses som ett alternativ till hävningsmöjligheten enligt 2 mom. och bygger på de i certepartipraxis förekommande s.k. *lien*-klausulerna, som medför särskild rätt i last och underfrakt. 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 stadgande anges därför att tidsbortfraktaren kan kräva rätten till obetald underfrakt genom överlåtelse av det fraktkrav tidsbortfraktarens avtalspart, dvs. tidsbefraktaren har på grund av vidarebortfraktning av fartyg. Stadgandet gäller alltså inte de fraktkrav en vidarebortfraktare har. Om tidsbefraktaren vägrar att medverka till en sådan lösning eller den som är ansvarig för betalning av frakten inte kan nås för en underrättelse om överlåtelsen återstår endast för tidsbortfraktaren att fullfölja hävningen av certepartiet enligt 2 mom.

72 §. *Bortfall av tidsfrakt.* Paragrafens 1 mom. svarar i huvudsak mot 144 § 2 mom. sjölagen och reglerar s.k. *off hire* situationer, dvs. situationer då tidsfrakt inte skall betalas under befraktningsperioden på grund av att fartyget inte står till tidsbefraktarens förfogande. Huvudprinciperna föreslås bestå. Stadgandet innehåller dock ett tillägg om att tidsfrakt inte heller skall betalas vid bärgning. Detta motsvarar regleringen i moderna tidscertepartier.

Paragrafens 2 mom. saknar motsvarighet i sjölagen. Det föreslås i konsekvens med 1 mom. att tidsbefraktaren inte heller är skyldig att svara för sin del av driftskostnaderna under *off hire*-perioden. Stadgandet skall ses som en riskfördelning mellan parterna i likhet med vad som gäller enligt stadgandet om tidsfrakt i 1 mom. Om parterna avser att åstadkomma en annan fördelning, exempelvis med avseende på ett krigsrisktillägg, måste detta uttryckligen anges i certepartiet.

Certepartipraxis varierar högst påtagligt vid angivandet av olika *off hire*-anledningar, något som får största betydelse då certepartiet är underkastat engelsk rätt. Exempelvis får tidsbefraktaren enligt de flesta certepartierna stå risken vid en deviation för att bärga egendom eller landsätta en sjuk besättningsmedlem. Det förekommer också att risken läggs på tidsbortfraktaren eller med andra ord att fartyget blir *off hire*. Andra skillnader att observera är s.k. tröskelvärdereregler 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.

Upphörande

73 §. *Förlust av fartyget.* Paragrafens 1 mom. saknar motsvarighet i sjölagen och anger rättsverkningarna av förlust eller liknande av ett tidsbefraktat fartyg. Principerna är desamma som i motsvarande stadganden om resebefraktning i 30 § varför det hänvisas till vad som har anförts vid sistnämnda paragraf.

Stadgandet i 2 mom. motsvarar 145 § sjölagen och avser den situationen att den exakta tidpunkten för ett fartygs förlisning inte går att fastställa. Ingen principiell ändring åsyftas. Stadgandet har endast anpassats till modern kommunikationsteknik med möjlighet till dagligt telefon- och radiosamband med fartyget.

74 §. *Krigsfara.* Paragrafen saknar motsvarighet i sjölagen och innehåller särregler vid krig och krigsliknande förhållanden. Den bygger på en skälighetsavvägning mellan parternas intressen och kan inte anses strida mot certepartipraxis. Förslaget överensstämmer i stora drag med bestämmelser som ingår i moderna tidscertepartier för tankfart. Vid bedömningen av om en situation faller under det förevarande stadgandet kan ledning hämtas från 38 §.

De flesta tidscertepartierna innehåller en s.k. krigsklausul. Klausulerna har dock ett varierande innehåll och man kan inte tala om någon enhetlig praxis. Utgångspunkten är att fartyget inte skall utsättas för allvarlig krigsfara. I övrigt innehåller tidscertepartierna olika definitioner på krigsfara. Om en situation som har beskrivits som krigsfara skulle uppstå, inträder en rätt för tidsbortfraktaren att vidta olika åtgärder utan att detta skall anses som en otillåten deviation. Likaså kan en speciell kostnadsfördelning inträda med avseende på de merkostnader som oftast är förenade med en krigssituation. Vissa tidscertepartier innehåller också särskilda krigskanselleringsklausuler. I dessa anges förutsättningarna för hävning av tidscertepartiet i dess helhet.

Paragrafens 1 mom. skall ses i sammanhang med 58 § 2 mom. Enligt detta stadgande har tidsbortfraktaren alltid rätt att vägra att föra fartyget in i en krigszon. På motsvarande sätt får enligt förevarande stadgande tidsbortfraktaren också föra fartyget ut från en krigszon eller ett område där faran för krig väsentligen har 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 fartygets försäkringar samt betala besättningens löner. Om merkostnader uppstår på grund av tidsbefraktarens krav om att fartyget skall operera i riskfyllda områden bör dock dessa rimligen bäras av honom. I 2 mom. stadgas därför att tidsbortfraktaren skall kompenseras för förhöjda premier för fartygets krigsförsäkring och utbetalda krigsrisktillägg till besättningen. Även andra merkostnader kan uppkomma beroende på den särskilda fart som det är fråga om, t.ex. genom höjda priser på proviant. Avser parterna att tidsbefraktaren skall bära även dessa kostnader måste detta uttryckligen anges i certepartiet.

Stadgandena i 3 och 4 mom., som avser ömsesidigt frånträdande av befraktningsavtalet vid krig eller liknande förhållanden, bygger på samma principer som 38 § och 39 § 2 mom. om konsekutiva resor. Det är således inte tillräckligt för ett frånträdande att krig utbryter eller en 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.

15 kap. Om befordran av passagerare och resgods

Kapitlet motsvarar 4 a kap. i gällande lag, med undantag av 15 §, till vilken föreslås ändringar i sak. Språkliga ändringar i stadgandena har gjorts.

Avsikten är att i den närmaste framtiden i nordiskt samarbete bereda ett förslag till nya stadganden om transport av passagerare och deras resgods. I det sammanhanget är det också meningen att förnya begrepp som används i detta kapitel.

1 §. *Definitioner.* I paragrafen finns definitioner på bortfraktare, passagerare och resgods. Paragrafen motsvarar 169 § i gällande lag.

2 §. *Kapitlets tillämpningsområde.* I paragrafen stadgas om kapitlets tillämpningsområde samt till vilka delar stadgandena är dispositiva. Paragrafen motsvarar 169 a § i gällande lag. I paragrafen finns en hänvisning till 4 § 2 och 3 mom. Hänvisningarna till 21 och 22 §§ motsvarar hänvisningarna till 188a och 188b §§ i gällande paragraf.

3 §. *Ombesörjande av fartygets sjövärdighet.* I

paragrafen stadgas om bortfraktarens skyldighet att se till att fartyget är sjövärdigt. I sak motsvarar paragrafen 170 §.

Paragrafens 1 mom. är formulerad så att den bättre stämmer överens med det sätt på vilket man har formulerat sjövärdigheten i 6 kap. 3 § 1 mom., 13 kap. 12 § 2 mom. och 14 kap. 7 §. Inga ändringar i sak föreslås.

4 §. *Passagerarens förpliktelser.* Paragrafen gäller rätten att överlåta befodringsavtal till annan och passagerarnas skyldigheter under resan. Paragrafen motsvarar sakinnehållet i 171 § i gällande lag.

Paragrafens 3 mom., som motsvarar 3 mom. i gällande lag, är skriven så att den överensstämmer med den gällande sjömanslagen (423/78).

5 §. *Farligt resgods.* I paragrafen finns stadganden om bortfraktarens rätt att vägra passageraren att föra med sig resgods som kan medföra fara eller olägenhet. I paragrafen stadgas också om åtgärder som bortfraktaren kan vidta om sådant resgods finns ombord och om passagerarens ersättningsskyldighet. Paragrafen motsvarar 172 § i gällande sjölag.

6 §. *Utlämnande av resgods.* I paragrafen stadgas om bortfraktarens skyldigheter då passageraren inte betalar för befordran eller för tjänster han mottagit under resan. Paragrafen motsvarar 173 § i gällande lag.

7 §. *Förlust av fartyget, dröjsmål och avbrytande av resan.* I paragrafen stadgas om bortfraktarens rättigheter och skyldigheter om fartyget går förlorat eller förklaras efter skada inte kunna sättas i stånd. Paragrafen motsvarar 174 § i gällande lag.

8 §. *Frånträdande och avtalsbrott på passagerarens sida.* I paragrafen finns ett stadgande om följderna av passagerarens avtalsbrott. Paragrafen motsvarar nuvarande 175 §.

9 §. *Krigsfara.* I paragrafen stadgas om avtalsparternas rätt att i vissa situationer häva befodringsavtalet. Paragrafen motsvarar 176 § i gällande lag.

10 §. *Avdrag från befodringsavgiften.* I paragrafen finns stadganden om avdrag från befodringsavgiften i vissa fall. Paragrafen motsvarar 177 § i gällande lag.

11 §. *Bortfraktarens ansvar för personskada och dröjsmål.* I paragrafen finns ett stadgande om bortfraktarens ansvarighet för personskada som drabbar en passagerare under resan. Paragrafen motsvarar 178 § i gällande lag.

12 §. *Bortfraktarens ansvar för skada på*

resgods. I paragrafen finns ett stadgande om bortfraktarens ansvarighet för skada till följd av att resgods går förlorat under resan. Paragrafen motsvarar 179 § i gällande lag.

13 §. *Jämkning av skadestånd*. I paragrafen finns en hänvisning till skadeståndslagen (412/74) gällande skadestånd då passageraren medverkat till skada. Paragrafen motsvarar 180 § i gällande lag.

14 §. *Bortfraktarens befrielse från ansvar*. I paragrafen stadgas om de situationer då bortfraktaren, för att gå fri från ansvar enligt 11 och 12 §§, skall visa att skada som avses i nämnda paragrafer inte har orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för. Paragrafen motsvarar 181 § i gällande lag.

15 §. *Ansvarsbeloppen*. I paragrafen föreslås nya ansvarsbelopp angående bortfraktarens ansvar vid befordran av passagerare och deras resgods. Genom förslaget införs i sjölagen i fråga om personskador, handresgods, annat resgods och fordon de belopp, som ingår i 1990 års Atenprotokoll. Angående protokollet hänvisas till det som därom har framförts i punkten 2.4. i den allmänna motiveringen.

Gällande sjölag innehåller dessutom begränsningsbelopp vid dröjsmål och angående värdeföremål. Dessa belopp föreslås justeras i linje med de övriga beloppen.

Ansvarsbeloppet för personskador i gällande sjölag är högst 100 000 särskilda dragningsrätter. Det föreslås att ansvarsbeloppet höjs till 175 000 särskilda dragningsrätter i 15 § 1 mom. Också i denna paragraf används för särskild dragningsrätt förkortningen SDR. En särskild dragningsrätt är en beräkningsenhet som definieras av den Internationella Valutafonden på basis av vissa valutor. Den motsvarade 7,74 finska mark den 24 februari 1994. Begränsningsbeloppet vid personskada blir enligt denna kurs ungefär 1,3 miljoner mark.

Som en jämförelse kan nämnas att ersättning som utbetalas vid trafikolyckor, i fall att en yngre arbetsför person invalidiseras svårt, idag kan överstiga 1 miljon mark. Största delen av ersättningen utgörs då av ersättning på grund av arbetsoförmåga. Den invalidiserade personens årsinkomst används som grund för beräkningen och invaliditetsgraden påverkar ersättningsbeloppet. Trafikskadenämnden fastställer normer för ersättning av skador som förorsakas vid trafikolyckor. Ansvarssystemet i den obligatoriska trafikförsäkringen innehåller

ingen övre gräns vid personskador. Vid bedömning av det ovan nämnda exemplet bör dock beaktas den andel som ersätts genom det lagstadgande socialskyddet.

Vid buss- och tågtransporter finns ingen övre gräns för ansvaret. I praxis tillämpas trafikskadenämndens normer vid fastställande av ersättningen. Ansvaret vid lufttransport är enligt 22 § lufttransportlagen (387/86) 100 000 SDR. Beloppet baserar sig på 1975 års Montrealprotokoll nr 3—4, som utgör ändringsprotokoll till 1929 års Warszawakonvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran. Det relativt låga beloppet har motiverats med att transportörens ansvar vid luftbefordran är strikt, dvs. transportören svarar alltid för skada som har uppkommit fastän han eller någon som han svarar för inte har gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Detta avviker från ansvarsgrunden i sjöfarten, som är baserad på transportörens vållande.

Enligt förslaget skall också begränsningsbeloppet i 1 mom. i fråga om dröjsmål vid passagerarbefordran höjas från 2 000 SDR till 4 150 SDR. Atenkonventionen innehåller inte något begränsningsbelopp för dröjsmålsskador. De nordiska länderna införde redan vid revisionen av sjölagens passagerarkapitel på 1970-talet en begränsningsrätt för bortfraktaren vid dröjsmål. Vid revisionen av passagerarkapitlet på 1980-talet ansåg man att det fortfarande var befogat att ha en bestämmelse om bortfraktarens begränsningsrätt vid dröjsmål. Man ansåg att det faktum att Atenkonventionen inte innehåller bestämmelser om dröjsmål kan leda till oklarheter om bortfraktaren överhuvudtaget har en sådan begränsningsrätt. Man ansåg också att sjölagens begränsningsrätt inte var konventionsstridig, eftersom konventionen inte reglerar denna fråga.

Det nya begränsningsbeloppet som föreslås motsvarar det belopp som gäller vid lufttransport. Enligt 22 § lufttransportlagen är transportörens ansvarighet för skada på grund av dröjsmål begränsad till 4 150 SDR för varje passagerare. Detta belopp motsvarar det belopp som ingår i 1975 års Montrealprotokoll nr. 3—4. Genom att införa det föreslagna beloppet i sjölagen, uppnås en enhetlighet i fråga regleringen av ansvaret för dröjsmål vid passagerartransport inom både sjöfarten och luftfarten.

I paragrafens 2 mom. ingår de ansvarsbelopp

som gäller vid skada på eller förlust eller försening av resgods.

Enligt 1 punkten är ansvarsbeloppet för handresgods högst 1 800 SDR medan motsvarande belopp i gällande lag är 1 300 SDR. Till skillnad från Atenkonventionen omfattar ansvarsbeloppet också handresgods som förvaras i eller på ett medfört fordon. Enligt förenämnda kurs för en SDR motsvarar beloppet ungefär 14 000 mark.

I 2 punkten anges det ansvarsbelopp som gäller värdeföremål, som bortfraktaren har mottagit till säker förvaring. Motsvarande begränsningsbelopp ingår inte i Atenkonventionen och det infördes i de nordiska sjölagarna vid revisionen på 1980-talet. Det föreslås att det nuvarande beloppet 5 000 SDR höjs till 6 750 SDR. Beloppet motsvarar cirka 52 000 mark.

I enlighet med Atenprotokollet föreslås att ansvarsbeloppet för fordon i 3 punkten höjs till 10 000 SDR. Motsvarande belopp i gällande sjölag är 8 000 SDR. Det nya ansvarsbeloppet omfattar inte, i motsats till Atenkonventionen, handresgods som förvaras i eller på fordonet.

Det nya ansvarsbeloppet för varje passagerare föreslås i fråga om annat resgods i 4 punkten höjas till 2 700 SDR. Det gällande beloppet i sjölagen är 2 000 SDR. Det nya ansvarsbeloppet motsvarar ungefär 20 000 mark.

Enligt sjölagen avser de ovannämnda ansvarsbeloppen det sammanlagda ansvaret för alla skador som drabbar passageraren under samma resa. I beloppen ingår inte ränta eller rättegångskostnader. Ansvarsbeloppen är maximibelopp. Passageraren skall i enlighet med allmänna skadeståndsrättsliga principer visa storleken av sina skada.

16 §. *Höjning av ansvarsbeloppen och passagerarens självriskandel.* Enligt paragrafen kan bortfraktaren åta sig ett ansvar till ett högre belopp än vad som är stadgat i 15 §. I paragrafen stadgas dessutom om bortfraktarens rätt att från skadans belopp avdra en självriskandel. Paragrafen motsvarar 183 § i gällande lag.

17 §. *Förlust av rätten till ansvarsbegränsning.* I paragrafen finns ett stadgande om när bortfraktaren förlorar sin rätt till ansvarsbegränsning. Paragrafen motsvarar 184 § i gällande lag.

18 §. *Bortfraktarens ansvar för underbortfraktaren.* I paragrafen stadgas om ansvaret i det

fall att någon annan än bortfraktaren utför transporten eller en del av den. Paragrafen motsvarar 185 § i gällande lag.

19 §. *Utomkontraktuella krav.* Paragrafen gäller tillämpningen av stadgandena om frihet från eller begränsning av bortfraktarens ansvarighet då talan mot honom inte grundas på befodringsavtalet. I paragrafen finns dessutom ett stadgande om de persongrupper som i likhet med bortfraktaren kan åberopa befrielse från ansvarighet och begränsning av ansvarighet. I paragrafen stadgas också om förlust av rätten till ansvarsbegränsning. Paragrafen motsvarar 186 § i gällande lag.

20 §. *Rätt att framställa ersättningskrav.* I paragrafen definieras de som har rätt att framställa krav på ersättning. Paragrafen motsvarar 187 § i gällande lag.

21 §. *Avtalsvillkor.* I paragrafen stadgas om vilka stadganden i kapitlet är tvingande och som således inte får åsidosättas genom avtal. Paragrafen motsvarar 188 a § i gällande lag, dock så att två ändringar har gjorts i 2 mom.

Till paragrafens 2 mom. har fogats en uttrycklig hänvisning till stadgandena i 19 kap. 1 § 3 och 5 punkten som gäller preskription av skadeståndskrav.

I den finskspråkiga texten av 2 mom. har ett översättningsfel, som har ingått i 2 mom. 1 punkten i den gällande lagen, korrigerats. I nämnda lagrum definieras det geografiska tillämpningsområdet för de tvingande stadgandena i kapitlet. I punkten talas om befodran inom Finland, Danmark, Norge och Sverige eller till eller från någon av dessa stater. Förslagets finskspråkiga lagtext motsvarar nu den svenskspråkiga och även motsvarande stadgande i de övriga nordiska ländernas sjölagar.

22 §. *Bortfraktarens rätt till ansvarsfriskrivning.* I paragrafen finns stadganden om bortfraktarens rätt att förbehålla sig frihet från ansvarighet i vissa fall. Paragrafen motsvarar 188b § i gällande lag.

23 §. *Hänvisningsstadgande.* Paragrafen innehåller en hänvisning till 21 kap. 5 §, som gäller behörig domstol vid passagerarbefodran och 19 kap. 1 § som gäller preskription. Paragrafen motsvarar 188 § i gällande lag.

V AVDELNINGEN. SJÖOLYCKOR

I V avdelningen i lagförslaget finns samlade

de stadganden som rör bärgning, haveri, dagböcker, sjöförklaring och undersökning av annan sjöolycka samt besiktning. De stadganden som ingår i denna avdelning motsvarar i huvudsak stadgandena i gällande lag. Enbart några smärre preciseringar och språkliga ändringar har gjorts.

16 kap. Om bärgning

Kapitlet motsvarar 7 kap. i gällande sjölag. Vissa språkliga ändringar har gjorts.

År 1989 godkändes en ny internationell konvention om bärgning. I nordiskt samarbete bereds för närvarande en ny lagstiftning i syfte att ovan nämnda konvention skall kunna ratificeras.

1 §. *Rätt till bärgarlön.* I paragrafen finns ett allmänt stadgande om rätt till bärgarlön. Paragrafen motsvarar 203 § i gällande lag.

2 §. *Bärgarlön i vissa fall.* I paragrafen stadgas om rätt till bärgarlön för den som utför bärgning, i det fall han enligt avtal annars utför arbete för fartygets räkning. Paragrafen motsvarar 204 § i gällande lag.

3 §. *Lastägarens ansvar för bärgarlön.* I paragrafen stadgas om ansvaret för betalning av bärgarlön som det bärgade godsets ägaren har. Paragrafen motsvarar 205 § i gällande lag.

4 §. *Bestämmande av bärgarlönen.* I paragrafen finns stadganden om sådana faktorer som bör beaktas vid bestämmande av bärgarlönens storlek. Paragrafen motsvarar 206 § i gällande lag.

5 §. *Bärgarlönens belopp.* I paragrafen stadgas om bärgarlönens maximibelopp. Paragrafen motsvarar 207 § i gällande lag.

6 §. *Ogiltigförklarande av bärgningsavtal.* I paragrafen finns stadganden om ogiltigförklarande av bärgningsavtal eller prövning av villkoren i avtalet i vissa situationer. Paragrafen motsvarar 208 § i gällande lag.

7 §. *Fördelning av bärgarlönen.* Paragrafen gäller fördelning av bärgarlönen. Paragrafen motsvarar 209 § i gällande lag.

8 §. *Fartygets avgång och utlämnande av last innan bärgarlönen betalats.* I paragrafen stadgas om de villkor som måste uppfyllas före ett fartyg får lämna det ställe dit det efter bärgningen har förts eller bärgat gods tas i besittning av ägaren. Paragrafen motsvarar 210 § i gällande lag.

9 §. *Bärgarlön för last.* I paragrafen finns

stadganden om rätten att företräda lastens ägare då krav på bärgarlön ur lasten framställs. I sak motsvarar paragrafen 211 § i gällande lag. Några smärre strukturella ändringar har gjorts. Det föreslås att stadgandet om att instämma god man enligt gällande 211 § 2 mom. inte skall tas med, eftersom allmänna processrättsliga stadganden kan tillämpas.

17 kap. Om haveri

1 §. *Gemensamt haveri.* I frågan om gemensamt haveri finns i paragrafen en hänvisning till 1974 års York-Antwerpen-regler som i Finland satts i kraft genom en förordning om gemensamt haveri (502/80). Paragrafen motsvarar 189 § i gällande sjölag.

2 §. *Dispasch och dispaschör.* I paragrafen stadgas om hur utredning och fördelning av gemensamt haveri skall göras och om platsen där detta sker. Stadgandena är enligt paragrafen dispositiva. Enligt paragrafen uppgörs dispasch i Finland av en dispaschör. Paragrafen motsvarar 190 § i gällande lag.

3 §. *Värdering av skada.* I paragrafen stadgas om värdering av skada som i gemensamt haveri orsakats fartyg. Paragrafen motsvarar 191 § i gällande lag.

4 §. *Begäran om upprättande av dispasch.* I paragrafen finns stadganden om redarens samt andra sakägares skyldigheter vid haveri. Paragrafen motsvarar 192 § i gällande lag.

5 §. *Ägarens ansvar för haveribidrag och redarens rätt att hålla inne gods.* I paragrafen stadgas om ägarens ansvar för betalning av haveribidrag och redarens rätt att hålla inne gods. Paragrafen motsvarar 193 § i gällande lag.

6 §. *Enskilt haveri.* I paragrafen finns stadganden om när skada, förlust eller kostnad skall hänföras till enskilt haveri och hur dessa kostnader skall fördelas. Paragrafen motsvarar 194 § i gällande lag.

7 §. *Upprättande av dispasch.* I paragrafen stadgas om förfarandet efter det att dispasch begärts. I sak motsvarar paragrafen 195 § i gällande lag. Paragrafen har ändrats strukturellt så, att 2 mom. i gällande lag har delats i två moment av vilka den senare delen utgör ett nytt tredje moment.

8 §. *Rättande av dispasch.* I paragrafen stadgas om de situationer då dispaschen skall rättas genom en tilläggsberäkning. Paragrafen motsvarar 196 § i gällande lag.

18 kap. Om dagböcker, sjöförklaring samt annan undersökning av sjöolyckor och besiktning

Dagböcker

Stadgandena i detta underavsnitt i kapitlet motsvarar 52—56 §§ i gällande lag. Några språkliga ändringar har gjorts och i vissa fall smärre ändringar i sak.

1 §. *Skyldigheten att föra skepps- och maskindagbok.* Paragrafen innehåller stadganden om när skepps- och maskindagbok skall föras. Paragrafen motsvarar 52 § i gällande lag. Endast i 3 mom. har ändringar gjorts som rör fartygets bruttodräktighet. Ändringen beror på definitionen av bruttodräktighet som ingår i 1969 års internationella skeppsmätningkonvention (FördrS 31/82).

2 §. *Förande av skepps- och maskindagbok.* I paragrafen stadgas om vem som skall föra skepps- och maskindagbok och om hur dagbok förs. Paragrafen motsvarar 53 § i gällande lag.

3 §. *Uppgifter.* I paragrafen stadgas om vad som skall föras in i dagboken. Paragrafen motsvarar 54 § i gällande lag. Enligt 4 momentet bemyndigas trafikministeriet att meddela närmare föreskrifter om förande av dagbok.

4 §. *Anskaffande av ny dagbok.* I paragrafen stadgas om förfarande när dagboken blir fullskriven eller när man p.g.a. av någon annan anledning inte kan använda den. Paragrafen motsvarar 55 § i gällande lag. Den hänvisning till finsk konsul som ingår i gällande 55 § har ändrats till den finska beskickningen.

5 §. *Rätt att få uppgifter och förvaring av dagbok.* Paragrafen gäller rätt att få uppgifter om en dagboks innehåll. I paragrafen stadgas dessutom om skyldighet att förvara dagboken. Paragrafen motsvarar 56 § i gällande lag.

Om sjöförklaring

Stadgandena i underavsnittet motsvarar 57—59 §§ och 253—259 §§ i gällande lag. Det bör anses ändamålsenligt att föra ihop alla stadganden om sjöförklaring, varvid underavsnittet också motsvarar sjölagarna i de övriga nordiska länderna.

Stadgandena har moderniserats språkligt och några ändringar har gjorts. I stadgandena har bl.a. gjorts ändringar till följd av underrättsre-

formen. Hänvisningarna till finsk konsul har ändrats till finsk beskickning. I de nya stadganden om sjöförklaring talas numera om sjöfartsverket och inte om sjöfartsstyrelsen.

Avsikten är att inleda ett revisionsarbete angående stadgandena om sjöförklaring inom en nära framtid.

6 §. *Skyldighet att avge sjöförklaring.* I paragrafen stadgas om när sjöförklaring skall avges. Paragrafen motsvarar 57 § i gällande lag. Från 1 mom. 3 punkten i paragrafen har avlägsnats gällande lags omnämmande om att begravning i sjön, eftersom detta inte längre är tillåtet. I detta avseende hänvisas till lagen om utredande av dödsorsak (459/73).

7 §. *Avgivande och uppskjutande av sjöförklaring och befälhavarens anmälningsplikt.* I paragrafen finns stadganden om den ort på vilken sjöförklaring avges, uppskjutande av givande av sjöförklaring och befälhavarens anmälningskyldighet. I paragrafen stadgas också om avgivande av sjöförklaring utomlands och förfarandet i samband med detta. I paragrafens 3 moment stadgas bl.a. att sjöförklaring utomlands skall avges till en sådan finsk beskickning, som enligt bemyndigande av utrikesministeriet, har behörighet att motta den. Paragrafen motsvarar i sak 58 § i gällande lag.

8 §. *Skriftlig rapport.* I paragrafen stadgas om sådana fall då befälhavaren skall avge rapport om händelsen till sjöfartsverket eller, om fartyget finns utomlands, till närmaste finska beskickning som avses i 7 § 3 mom. samt om förfarandet vid avgivande av rapport. Paragrafen motsvarar i sak 59 § i gällande lag. Enligt 5 mom. kan en finsk beskickning som tagit emot rapport skicka den direkt till sjöfartsverket i stället för att den i enlighet med gällande lag skickas till utrikesministeriet och därifrån till sjöfartsmyndigheterna.

9 §. *Bestämmande av sammanträde för avgivande av sjöförklaring.* I paragrafen stadgas om de uppgifter sjörättsdomstolen har beträffande bestämmande av tiden för sammanträde för upptagande av sjöförklaring. Paragrafen motsvarar 253 § i gällande lag.

10 §. *Behandling vid sjörättsdomstol.* Paragrafen gäller sjörättsdomstolens skyldigheter vid behandlingen av sjöförklaring samt själva behandlingen. Paragrafen motsvarar 254 § i gällande lag.

11 §. *Sjöförklaring vid fartygs sammanstötning.* I paragrafen stadgas om avgivande av

sjöförklaring i fall av sammanstötning med ett annat fartyg. Paragrafen motsvarar 255 § i gällande lag.

12 §. *Mottagande av sjöförklaring i vissa fall.* Paragrafen gäller avgivande av sjöförklaring gällande utländska fartyg. Paragrafen motsvarar 256 § i gällande lag.

13 §. *Sjöförklaring vid finsk beskickning.* I paragrafen finns stadganden om de finska beskickningarnas uppgifter och rättigheter vid mottagande av sjöförklaring. Paragrafen motsvarar 257 § i gällande lag.

14 §. *Komplettering av sjöförklaring och beslut om att sådan inte skall avges.* I paragrafen stadgas om sjöfartsverkets rätt att förordna att sjöförklaring skall kompletteras eller att en sjöförklaring inte hålls. Paragrafen motsvarar 258 § i gällande lag.

Annan undersökning av sjöolyckor

15 §. *Undersökning av stora olyckor.* I paragrafen stadgas om trafikministeriets rätt att förordna en särskild undersökningskommission i vissa fall. Paragrafen motsvarar 259 § i gällande lag.

Om besiktnings- och värderingsmän och förrättande av besiktning

Stadgandena i detta underavsnitt motsvarar 242—250 §§ samt 60—61 §§ i gällande lag. Språkliga ändringar och vissa smärre ändringar har gjorts.

16 §. *Besiktnings- och värderingsmän.* I paragrafen stadgas om när officiella besiktnings- och värderingsmän skall anlitas. Paragrafen motsvarar 242 § i gällande lag.

17 §. *Förordnande av officiella besiktnings- och värderingsmän.* Paragrafen gäller förordnandet av officiella besiktnings- och värderingsmän. Paragrafen motsvarar 243 § i gällande lag.

18 §. *Förfarandet vid förordnande av besiktnings- och värderingsmän.* I paragrafen stadgas om vad sjörättsdomstolen skall beakta när förordnandet meddelas. Paragrafen motsvarar 244 § i gällande lag.

19 §. *Förrättningsmännens antal och kompetens samt befogenheter.* I paragrafen stadgas om antalet förrättningsmän och deras sakkunskap, samt deras rätt att förfoga över fartyget

och lasten. Paragrafen motsvarar 245 § i gällande lag, dock med följande förslag till ändring. Stadgandet i gällande 1 mom. om att endast en besiktningsman är tillräckligt för att besiktiga luckor och stuvning föreslås utgå från det nya 1 mom. På grund av utvecklingen på fartygsteknikens område kan en sådan besiktning vara mycket komplicerad, varvid det är ändamålsenligt att den förrättas av två besiktningsmän.

20 §. *Biträdande sakkunniga.* I paragrafen stadgas om möjligheten att kalla andra sakkunniga att delta i förrättningen. Paragrafen motsvarar 246 § i gällande lag.

21 §. *Förfarandet vid fartygs förklarande för icke iståndsättligt.* I paragrafen stadgas om förfarande i det fall att fartyget borde förklaras för icke iståndsättligt. Paragrafen motsvarar 247 § i gällande lag.

22 §. *Missnöje med besiktning eller värdering.* I paragrafen stadgas om förfarandet i det fall att sakägare är missnöjd med en besiktning eller värdering. Paragrafen motsvarar 248 § i gällande lag.

23 §. *Förrättningsinstrument.* I paragrafen finns stadganden om besiktnings- och värderingsmännens skyldighet att föra förteckning över förrättningen, förvara förrättningsinstrumentet och ge avskrift av det. Paragrafen motsvarar 249 § i gällande lag.

24 §. *Besiktning utomlands.* Enligt paragrafen skall, om besiktningen eller värderingen förrättas utomlands, det som där gäller om dess förrättande iakttas. Paragrafen motsvarar 250 § i gällande lag.

25 §. *Värdering av skada i vissa fall.* I paragrafen stadgas om vilka åtgärder fartyget befälhavare skall vidta om fartyget eller lasten lidit skada under resan samt om besiktnings- och värderingsmännens åligganden. Paragrafen motsvarar 60 § i gällande lag.

26 §. *Befälhavarens skyldighet att anordna besiktning.* I paragrafen stadgas om sådana fall då fartygets befälhavare skall anordna besiktning. Paragrafen motsvarar 61 § i gällande sjölag.

VI AVDELNINGEN. AVSLUTANDE BESTÄMMELSER

I lagförslagets sista avdelning finns stadgandena om preskription av fordringar, straff- och

processrättsliga stadganden samt stadganden om verkställighet. I avdelningens sista kapitel finns bl.a. stadgandena om handhavandet av sådana ärenden som hör till sjörättsdomstolarna i landskapet Åland.

19 kap. Om preskription av fordringar

1 §. *Preskription av fordringar.* I paragrafen stadgas om preskription av sjörättsliga fordringar. Paragrafen motsvarar i sak 229 i gällande sjölag. Språklig modernisering och ändringar i hänvisningarna till stadgandena i lagförslaget har gjorts. I paragrafens 1 mom. 4 punkten förslås att ordet "last" ersätts med "gods" för att klargöra att preskriptionsstadgandet gäller ansvar såväl vid styckegodstransport som vid befraktning av fartyg, vilket genom denna ändring förtydligas. Enligt lagförslagets 13 kap. 4 § och 14 kap. 2 § kap. är stadgandena tvingande vid transport av styckegods och vid nordisk resebefraktning.

20 kap. Straffstadganden

Stadgandena i detta kapitel motsvarar i huvudsak 9 kap. i gällande lag. Stadgandena i kapitlet har ändrats bara till de delar detta har varit absolut nödvändigt i detta sammanhang. I några paragrafer har straffpåföljderna för mildrats, emedan de gällande påföljderna framstår som oproportionerliga i förhållande till allmänna straffrättsliga sanktioner. I förslagets stadganden används ofta uttrycket "om inte strängare straff för gärningen stadgas någon annanstans". Av detta följer att domstolen måste bedöma vilken straffskala som skall tillämpas, om straffpåföljder finns både i sjölagen och i annan lagstiftning. De föreslagna stadgandena har förnyats språkligt i viss utsträckning.

Avsikten är att en revision av sjölagens straffbestämmelser skall påbörjas inom en nära framtid med utgångspunkt i de principer som har följts vid helhetsrevisionen av strafflagen. Det är meningen att den gällande sjölagens kapitel om straffpåföljder, som bl.a. innehåller stadganden om bedrägeri, annan oredlighet och förfalskning samt om brott mot sjösäkerhetsföreskrifter och om administrativa påföljder, skall förnyas både till innehåll och struktur. Inom ramen för projektet angående revision av

strafflagen vid justitieministeriet bereds för närvarande ett förslag till stadganden om trafikbrott som skall ingå som ett kapitel i strafflagen. Förenämnda kapitel kommer också att omfatta sådana stadganden som är tillämpliga på sjöfarten.

1 §. *Underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt.* I paragrafen stadgas om straffpåföljderna då fartyg som inte är sjövärdigt används till sjöfart. Paragrafen gäller både fartygets befälhavare och redare och annan person som har förlett befälhavaren till i paragrafen avsedd förseelse. Paragrafen motsvarar i sak 230 § i gällande lag.

2 §. *Underlåtenhet att iaktta gott sjömansskap.* I paragrafen stadgas om straffpåföljderna för det fall att fartygets besättning, som fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, har försummat det som hör till gott sjömanskap. Paragrafen motsvarar 231 § i gällande lag.

3 §. *Försummelse av förpliktelseerna beträffande skeppshandlingarna.* I paragrafen stadgas om straffpåföljderna då befälhavaren eller redaren har försummat vissa av sina skyldigheter som berör fartygets certifikat och skeppsböcker samt skeppsdagboken. Paragrafens 1 och 3 mom. motsvarar 232 § 1 och 3 mom. gällande lag. I förslagets 2 mom. ingår inte längre något fängelsestraff, eftersom det kan anses alltför strängt för ifrågavarande förseelse.

4 §. *Oredlighet vid förande av dagbok.* I paragrafen stadgas om bedrägeri och annan oredlighet vid förande av dagbok. Paragrafens 1, 3 och 4 mom. motsvarar 233 § 1, 3 och 4 mom. gällande sjölag. Fängelsestraffet på 4 år som ingår i gällande 2 mom. har i förslaget förkortats till 2 år.

5 §. *Sjöförklaringsförseelse.* I paragrafen stadgas om straffpåföljderna vid förseelse som rör sjöförklaring och givande av rapport. Paragrafen motsvarar 234 § i gällande lag.

6 §. *Underlåtenhet vid sammanstötning.* I paragrafen stadgas om straffpåföljderna vid fartygs sammanstötning. Paragrafen motsvarar 235 § i gällande lag.

7 §. *Missbruk av förtroendeställning inom sjöfarten.* Paragrafen innehåller stadganden om straffpåföljderna då befälhavaren har gjort sig skyldig till oredlighet mot befälhavaren, lastägaren, försäkringsgivaren eller någon annan, vars rätt och intressen han enligt sjölagen skall bevaka. Dessutom stadgas om straffpåföljder för redaren då han genom försummelse orsakat

inteckningshavare förlust. Paragrafen motsvarar 237 § i gällande lag dock ändrad så att 1 mom. i gällande lag har delats upp i två moment. I 1 mom. i förslaget stadgas om uppsåtlig handling och i 2 mom. om grov vårdslöshet. Förslagets 3 mom. motsvarar 2 mom. i gällande lag.

8 §. *Övergivande av fartyget.* I paragrafen stadgas om straffpåföljderna för befälhavaren om han överger eller lämnar fartyget. Paragrafen motsvarar 238 § i gällande lag.

9 §. *Sjölags- och sjösäkerhetsförseelse.* I paragrafen stadgas om sjölagsförseelse och sjösäkerhetsförseelse när någon brutit mot stadganden och bestämmelser som har utfärdats med stöd av 1 kap. 8 §. Paragrafen motsvarar 238 a § i gällande lag.

10 §. *Förlust av behörighetsbrev.* Paragrafen innehåller en administrativ påföljd som gäller indragande av behörighetsbrev om befälhavare, maskinchef, styrman, maskinmästare eller radiotelegrafist har dömts till straff för vissa i kapitlet avsedda brott. Paragrafen motsvarar i sak 239 § gällande lag.

11 §. *Befälhavarens ställföreträdare.* I paragrafen stadgas att de paragrafer som gäller befälhavaren också skall tillämpas på den som har satts i hans ställe. Paragrafen motsvarar 240 § i gällande lag.

12 §. *Hänvisningsstadgande.* Paragrafen innehåller en hänvisning till 23 kap. 6 och 7 §§ strafflagen, som gäller fylleri i sjötrafik och överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad. Paragrafen motsvarar 236 § i gällande lag.

13 §. *Åtalsrätt.* I paragrafen stadgas att i 7 § avsett brott är ett målsägandebrott. Paragrafen motsvarar 241 § gällande lag.

21 kap. Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål

Stadgandena i detta kapitel motsvarar 251—252 §§, 260—266 §§, 269—270 §§ och 272—273 §§ i gällande lag. Några språkliga och till vissa delar strukturella ändringar har gjorts. I kapitlet ingår dessutom nya paragrafer. Underrättsreformen har beaktats i stadgandena.

1 §. *Sjörättsdomstolarna.* I paragrafen stadgas om de underrätter, d.v.s. sjörättsdomstolar, som är behöriga i sjörättsmål. Paragrafen motsvarar 251 § i gällande lag.

2 §. *Sakkunniga vid sjörättsdomstol.* I para-

grafen finns stadganden om sakkunnig, hans uppgifter och arvoden. Paragrafen motsvarar 252 § i gällande lag.

3 §. *Behörig domstol i tvistemål.* I paragrafen finns stadganden om behörig domstol i tvistemål. Paragrafen motsvarar 260 § i gällande lag.

4 §. *Behörig domstol vid transport av styckegods.* Paragrafen innehåller stadganden om behörig domstol vid transport av styckegods. Paragrafen saknar motsvarighet i gällande sjölag. Den bygger på artikel 21 i Hamburgreglerna.

Enligt gällande sjölag kan mål och ärenden som skall avgöras enligt sjölagen behandlas vid någon av de åtta sjörättsdomstolar som uppräknas i lagen. Tvistemål som behandlas enligt lagen och om vilka det inte finns särskilda stadganden skall instämmas till sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets, där svaranden har sin hemort eller där han varaktigt idkar rörelse eller där fartyget finns. Om särkerhet för fordran har ställts hos myndighet för att befria fartyget från kvarstad eller annan handräckningsåtgärd, får talan väckas vid sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets, där säkerheten har ställts.

Enligt paragrafen kan talan i Finland väckas vid sjörättsdomstol, som avses i 21 kap. 1 §.

Enligt 1 mom. 1 punkten får talan på grund av ett avtal om transport av styckegods väckas i Finland vid sjörättsdomstolen för den ort, där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, där svaranden har sin sin hemort.

Enligt 2 punkten får talan väckas vid sjörättsdomstolen för den ort, där transportavtalet ingicks, förutsatt att svaranden där har driftsställe för sin rörelse, filial eller företrädare, genom vars förmedling avtalet har ingåtts. Här kan hänvisas till motiveringen till 13 kap. 60 § 1 mom. 2 punkten.

I 3 punkten stadgas att talan kan väckas vid sjörättsdomstolen för den ort, där lastnings- eller lossningshamnen ligger. Det är här fråga om den faktiska lossningshamnen.

I 2 mom. föreslås möjligheter att väcka talan där fartyget har belagts med kvarstad eller annan säkerhetsåtgärd. Det motsvarar 260 § i den gällande sjölagen, vilken viker för specialstadgandet i det föreliggande momentet.

Enligt momentet får talan väckas förutom vid de domstolar som följer av 1 mom. även vid sjörättsdomstolen för den ort där det fartyg, med vilket godset transporterades har

blivit föremål för kvarstad eller annan säkringsåtgärd. Behörighet i en tvist rörande transport av styckegods för en finsk domstol uppkommer således inte på den grund, att ett annat fartyg som tillhör samma ägare har blivit föremål för en sådan åtgärd i Finland med mindre detta följer av andra stadganden. Det bör då uppmärksammas att den föreliggande paragrafen åsidosätter 260 § 2 mom.

Har säkerhet ställts hos myndighet till befrielse från kvarstad eller annan säkringsåtgärd får talan även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort, där säkerheten har ställts. Syftet med stadgandet är framför allt att klarlägga att en finsk domstols behörighet på grund av kvarstad eller annan säkringsåtgärd inte upphör på den grund att fartyget frigges efter att en säkerhet för fordran har ställts. Ett ytterligare förtydligande i detta syfte framgår av stadgandet att talan angående ett krav som säkerheten har avsett får väckas vid domstolen för denna ort också efter det att säkerheten har frigetts.

Enligt 3 mom. utgör stadgandena i 1 och 2 mom. inte hinder för att interimistiska åtgärder kan vidtas också på andra orter är de som följer av momenten. Däremot blir domstolen på den ort, där åtgärderna har vidtagits, inte behörig på grund av dessa åtgärder.

5 §. *Behörig domstol vid befordran av passagerare.* I paragrafen stadgas om avtalsvillkor gällande behörig myndighet vid befordran av passagerare och resgods. Paragrafens 1 mom. motsvarar 260a § i gällande lag. Paragrafens 2 mom. är nytt och följer av Luganokonventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område. Till dessa delar hänvisas till vad som sagts i detaljmotiveringen vid 13 kap. 60 § 4 mom.

6 §. *Avtal om behörig domstol.* I paragrafen finns stadganden om behörig domstol då parterna kommit överens om detta, samt om svaranden har instämts till en annan sjörättsdomstol och inte framställt invändning. Paragrafen motsvarar 262 § i gällande lag, dock ändrad så att stadgandet stämmer överens med de stadganden som rör behörig domstol i tvistemål vid transport av styckegods.

7 §. *Talan mot befälhavaren och redaren.* I paragrafen stadgas om sådana fall då talan väcks mot både befälhavaren och redaren. Paragrafen motsvarar 261 § i gällande lag.

8 §. *Klander av dispasch.* I paragrafen stadgas om väckande av klandertalan angående dispasch och förfarandet före ärendet behandlas i

sjörättsdomstolen. I paragrafen finns dessutom ett stadgande om dispaschens rättskraft. Paragrafen motsvarar delvis 263, 269 och 270 §§ i gällande lag. I den föreslagna paragrafen utgår man dock från att allmänna processrättsliga stadganden skall tillämpas vid behandling av klandertalan i sjörättsdomstol, om annat inte följer av stadgandena i 21 kap.

Paragrafens 1 mom. motsvarar delvis 263 och 269 §§. I momentet stadgas att klandertalan skall anhängiggöras vid sjörättsdomstolen på den ort där dispaschen gavs. Tidsfristen på 30 dagar för väckande av talan motsvarar stadgandet i 269 § 1 mom. i gällande lag.

Enligt 2 mom. skall sjörättsdomstolen före behandlingen av ärendet bereda de övriga parterna eller deras ombud tillfälle att bli hörda. Med detta förslag ersätts de stadganden i 269 § 2 mom. och 270 §, som gäller övriga sakägare i dispasch.

I paragrafens 3 mom. stadgas om att dispaschen skall gälla om den inte överklagats. Momentet motsvarar 269 § 4 mom. i gällande lag.

9 §. *Behörig domstol i brottmål.* I paragrafen stadgas om behörig domstol i brottmål som skall dömas enligt sjölagen. Paragrafen motsvarar 264 § i gällande lag.

10 §. *Skriftväxling i sjörättsmål.* I paragrafen finns ett specialstadgande om skriftväxling i andra sjörättsmål än de som avses i 8 och 9 §§. Paragrafen motsvarar i sak 265 § i gällande lag.

11 §. *Ersättning vid uppskov.* I paragrafen finns ett stadgande om ersättning som anknyter till 10 §. Paragrafen motsvarar 266 §.

12 §. *Hänvisningsstadgande angående rättegång.* Paragrafen är ny och i den föreslås att vid rättegång i sjörättsdomstol tillämpas, om annat inte följer av sjölagens stadganden, vad som stadgas om rättegång i tingsrätt. Det är ändamålsenligt att också sjörättsmål tillämpa de processrättsliga stadganden som trätt i kraft i samband med underrättsreformen. Ett undantag från denna huvudregel utgör t.ex. lagförslaget 10 § om skriftväxling.

Till följd av den föreslagna paragrafen föreslås att 267 och 268 §§ i gällande lag inte tas med i den nya lagen.

13 §. *Ändringssökande.* I paragrafen stadgas om ändringssökande i sjörättsdomstolens avgöranden. Paragrafen motsvarar 271 § i gällande lag. I paragrafen finns ett tillägg gällande

förfarandet vid ändringssökande med hänvisning till rättegångsbalken.

14 §. *Ändringssökande i dom angående dispasch.* I paragrafen stadgas om ändringssökande i sjörättsdomstolens dom beträffande ärende som avses i 8 § gällande dispasch. I sak motsvarar paragrafen 272 § i gällande lag.

Paragrafen 3 mom. har förnyats till de delar den behandlar handlingar som sjörättsdomstolen skall sända till högsta domstolen.

15 §. *Skiljemannaförfarande.* I paragrafen stadgas att i tvistemål som i enlighet med denna lag avgörs av skiljemän skall, utöver vad som stadgas i 13 kap. 61 §, också lagen om skiljemannaförfarande (967/92) tillämpas. Paragrafen motsvarar i sak 273 § i gällande lag med det tillägg som följer av 61 § i kapitlet om transport av stycke gods.

22 kap. Om verkställighet

Kapitlet innehåller stadganden om verkställighet. Stadgandena motsvarar i huvudsak till sitt sakinnehåll 274—277 §§ och 278 § 2 mom. Som följd av avskaffandet av magistraterna och den därtill hörande lagstiftningen har vissa ändringar gjorts i stadgandena.

1 §. *Sökande av fordran ur fartyg eller last.* I paragrafen stadgas om sökande av fordran ur fartyg eller last. Paragrafen motsvarar i sak huvudsakligen 274 § i gällande lag, dock så ändrad att överexekutorn föreslås ersättas med domstol.

Talan om fordran ur fartyg eller last, som utgör pant för fordran, prövas enligt förslagets 1 mom. vid domstol på fartygets hemort eller på den ort där panten finns. I paragrafen finns inte längre något omnämnande om frakten, emedan sjöpanträtt enligt stadgandena i 8 kap. gällande sjölag och lagförslagets 3 kap. enbart gäller i fartyg eller last.

Enligt 2 mom. skall redaren eller befälhavaren och lastägaren beredas tillfälle att bli hörda. Om någon har panträtt i andel i fartyg, skall han enligt 3 mom. väcka talan mot ägaren för att få sin fordran ur panten vid den domstol där ägaren har sin boningsort.

2 §. *Fastställande av betalning ur panten.* Enligt paragrafen skall domstolen, om den godkänner en i 1 § avsedd talan, fastställa att fordran skall betalas ur panten. Paragrafen motsvarar i sak delvis 275 § i gällande sjölag.

3 §. *Fördelning av köpeskillingen vid exekutiv*

försäljning av fartyget. I paragrafen finns stadganden om panträttens ställning och om inteckningar när fartyget säljs exekutivt. Paragrafen motsvarar 276 § i gällande lag.

4 §. *Försäljning av fartyg i vissa fall.* I paragrafen stadgas om panträttens ställning då fartyget har förklarats inte vara värt att sättas i stånd. I paragrafen stadgas dessutom om inteckningshavarnas rättigheter då fartyget utomlands har utmätts eller förstörts eller förklarats inte vara värt att sättas i stånd. Paragrafen motsvarar i sak 277 § i gällande lag.

5 §. *Förbud mot utmätning och kvarstad.* Paragrafens 1 mom. innehåller ett förbud mot att under vissa förutsättningar utmäta eller belägga med kvarstad inlastat gods om fartyget är avgångsklart. Befälhavaren eller någon annan som är anställd på fartyget får inte heller i det fall som avses i 2 mom. hindras att avresa på grund av gäld.

Paragrafen motsvarar 278 § 1 mom. andra meningen och 278 § 2 mom i gällande lag. Förslagets 4 kap. 1 § motsvarar 278 § 1 mom. första meningen i gällande lag.

23 kap. Särskilda stadganden

1 §. *Handhavande av sjörättsdomstols uppgifter i landskapet Åland.* Paragrafen innehåller en hänvisning till lagen om handhavandet av sjörättsmål, sjöförklaringar och vissa andra i sjölagen avsedda ärenden samt fartygsregisträrenden i landskapet Åland (894/80). Paragrafen motsvarar 279 § i gällande lag.

2 §. *Särskild dragningsrätt.* Paragrafen innehåller ett stadgande om hur en särskild dragningsrätt (*Special Drawing Right, SDR*) definieras. Paragrafen motsvarar 279 a §.

24 kap. Ikraftträdelse- och övergångsstadganden

1 §. *Ikraftträdande.* Paragrafen innehåller stadganden om ikraftträdandet.

Enligt 1 mom. föreslås att lagen träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. Avsikten är att de nya nordiska sjölagarna skall träda i kraft samtidigt.

Genom den nya lagen upphävs enligt 2 mom. sjölagen den 9 juni 1939 jämte ändringar.

Enligt 3 mom. blir dock de förordningar som har getts med stöd av den upphävda sjölagen i kraft tills de särskilt upphävs.

2 §. *Övergångsstadganden.* I paragrafen ingår

övergångsbestämmelser som gäller de nya stadgandena om befordran av gods och ansvaret vid befordran av passagerare.

Den föreslagna lagstiftningen innebär i vissa avseenden en skärpning av transportörens/bortfraktarens ansvar i förhållande till gällande sjölag. Med hänsyn till att avtal om befordran av gods ofta ingås för längre perioder, föreslås i 1 mom. att tidigare gällande stadganden skall tillämpas beträffande avtal som har ingåtts före lagen träder i kraft. Om däremot konossement eller sjöfraktsedel har utfärdats i enlighet med ett sådant avtal efter det att den nya lagen har trätt i kraft, skall dock de nya stadgandena tillämpas på förhållandet till tredje man som innehar ett sådant transportdokument.

I paragrafens 2 mom. finns ett övergångsstadgande som gäller befordran av passagerare. Enligt förslagets 15 kap. 15 § höjs ansvarsbeloppen för bortfraktarens ansvar. De nya ansvarsgränserna skall enligt momentet tillämpas också beträffande sådana avtal som har ingåtts före lagens ikraftträdande, om den händelsen på vilken ansvarigheten grundar sig har inträffat efter ikraftträdandet.

3 §. *Hänvisningsstadgande.* Enligt paragrafen skall, om det i annan lagstiftning hänvisas till den upphävda sjölagen, hänvisningen anses avse motsvarande stadganden i denna lag.

1.2. Lag om upphävande av lagen om begränsningsfond och begränsningsmål vid sjörättsligt ansvar

1 §. Det föreslås att lagen om begränsningsfond och begränsningsmål vid sjörättsligt ansvar upphävs. Lagens sakinhåll har införts i den föreslagna sjölagens 12 kap.

2 §. Det föreslås att lagen träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning och samtidigt med den nya sjölagen.

1.3. Lag om ändring av lagen om ansvarighet för oljeskador försakade av fartyg

6 §. I paragrafen hänvisas beträffande upprättande av begränsningsfond till den föreslagna sjölagens 12 kap., vars innehåll i sak motsvarar lagen om begränsningsfond och begränsningsmål vid sjörättsligt ansvar som föreslås att upphävas.

18 §. I paragrafen föreslås att Helsingfors rådstuvurätt ersätts med Helsingfors tingsrätt.

23 §. De hänvisningar som ingår i paragrafen har ändrats så att de motsvarar den nya sjölagen.

23 a §. De hänvisningar som ingår i paragrafen har ändrats så att de motsvarar den nya sjölagen. I stället för handräckning används uttrycket säkringsåtgärd.

Det föreslås att lagen träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. Avsikten är att lagen träder i kraft vid samma tidpunkt som den nya sjölagen.

2. Ikraftträdande

Det föreslås att lagarna träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Förslaget till revision av sjölagen har beretts i samarbete mellan Finland, Danmark, Norge och Sverige. I sak likalydande lagstiftning föreslås i dessa länder. På grund av lagstiftningens innehåll är det viktigt att de nya lagarna träder i kraft samtidigt i dessa länder. Detta förfarande har traditionellt tillämpats beträffande sjörättslig lagstiftning. Mot denna bakgrund föreslås därför att den nya lagen träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. Vid de nordiska förhandlingarna har man uppställt som målsättning att lagen träder i kraft den 1 juli 1994.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

1.

Sjölag

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

I AVDELNINGEN

FARTYGG

1 kap.

Allmänna stadganden om fartyg

1 §

Ett fartygs nationalitet

Ett fartyg är finskt och berättigat att föra finsk flagg, om det till mer än sex tiondedelar ägs av en finsk medborgare eller en finsk sammanslutning eller stiftelse.

Trafikministeriet kan under förutsättningar som stadgas genom förordning godkänna också annat än ett i 1 mom. avsett fartyg som finskt,

1) om befogenheten att bestämma om fartygets användning till sjöfart i avgörande mån är i finska händer, eller

2) om fartyget ägs av personer som är bosatta, eller av sammanslutningar eller stiftelser som har sin hemort inom det Europeiska samarbetsområdet.

Statsrådet kan under förutsättningar, om vilka stadgas genom förordning, för främjande av landets sjöfartsnäring ge tillstånd till att fartyg som enligt 1 mom. skall anses som finskt inskrivs i fartygsregister i Danmark, Norge eller Sverige såsom fartyg i detta land, om det mellan fartyget och registreringslandet råder ett verkligt föreningsband i fråga om äganderätten till fartyget eller dess besittning eller användning. Då tillstånd beviljas skall det särskilt beaktas hur åtgärden påverkar sysselsättningen bland finska sjöfarare samt de på fartyget arbetandes avlöning och andra anställningsvillkor samt arbetsförhållanden och socialskydd.

Statsrådet kan under förutsättningar, om vilka stadgas genom förordning, för främjande av landets varvsindustri och sysselsättning ge tillstånd till att fartyg som enligt 1 mom. skall anses som finskt inskrivs i fartygsregister i en främmande stat såsom fartyg i detta land, om det är fråga om ett i Finland byggt fartyg som så snart det har blivit färdigbyggt inskrivs i fartygsregistret i den främmande staten, och

om det mellan fartyget och registreringslandet råder ett verkligt föreningsband i fråga om äganderätten till fartyget eller dess besittning eller användning.

2 §

Fartygs registrering

Ett finskt fartyg som används i handelssjöfart skall vara infört i fartygsregistret i enlighet med fartygsregisterlagen (512/93).

3 §

Nationalitetscertifikatet och andra skeppshandlingar

Ett handelsfartyg som används till sjöfart skall ha nationalitetscertifikat ombord samt dessutom vara försett med övriga efter fartygets och fartens art särskilt föreskrivna certifikat och skeppshandlingar.

4 §

Ett fartygs hemort

Ett i Finland registrerat fartygs hemort är den hamnort här i landet, som enligt ägarens anmälan anges i fartygsregistret.

Såsom ett icke registrerat finskt fartygs hemort anses ägarens hemort eller, om han inte har sin hemort här i landet, Helsingfors stad.

5 §

Överlåtelse av fartyg

Överlåtelse av ett registrerat eller ett registreringspliktigt fartyg skall ske skriftligen och i närvaro av vittnen.

Beträffande ett fartygs överlåtelse vid exekutiv försäljning tillämpas vad därom särskilt stadgas.

Vad i denna paragraf och i 6 § sägs om fartyg gäller också andel i ett fartyg.

6 §

Förvärvets giltighet vid dubbelöverlåtelse

Har någon överlåtit ett fartyg eller en andel

i ett fartyg till flera och har den, till vilken den senare överlåtelsen skedde fått sitt förvärv inskrivet i fartygsregistret är en tidigare överlåtelse utan verkan mot honom, om hans förvärv skedde i god tro och mot vederlag.

7 §

Fartygs förklarande för icke iståndsättligt

Ett fartyg som har skadats skall vid besiktning förklaras vara icke iståndsättligt, när iståndsättningen inte är möjlig eller, ifall fartyget, då iståndsättningen måste utföras på annan ort, inte kan föras dit, samt också då fartyget inte är värt att sättas i stånd.

Om fartyget finns på utrikes ort, iakttas beträffande fartygs förklarande för icke iståndsättligt den ordning som där gäller för avgivande av en dylik förklaring.

8 §

Fartygs sjövärdighet

Ett fartyg skall då det används i sjöfart vara så byggt, utrustat, bemannat och lastat eller barlastat och försett med sådana nödvändiga förnödenheter, att det med hänsyn såväl till farvattnens beskaffenhet som till den fart i vilken fartyget används kan anses att liv och egendom är tryggade.

Angående konstruktion, utrustning, bemanning, säker drift och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift samt besiktning av fartyg och annan tillsyn över dess sjövärdighet stadgas genom förordning. Genom förordning kan även stadgas om helikopter verksamhet på fartyg.

Trafikministeriet kan enligt vad som stadgas genom förordning meddela närmare föreskrifter om sådant som nämns i 2 mom. Dessutom kan sjöfartsstyrelsen enligt vad som stadgas genom förordning meddela närmare föreskrifter om tekniska detaljer som ansluter sig till fartygs sjövärdighet samt i enskilda fall bevilja undantag från kraven i stadganden och bestämmelser som utfärdats med stöd av denna lag.

Om besiktning enligt denna lag stadgas i 18 kap.

9 §

Lagens tillämpningsområde

På fartyg som inte används i handelssjöfart

tillämpas stadgandena i denna lag endast om stadgandena i det enskilda fallet är tillämpliga på ett sådant fartyg.

2 kap.

Om fartygs registrering

1 §

Fartygs registrering i fartygsregistret

Om fartygs registrering stadgas i fartygsregisterlagen.

3 kap.

Om fartygsinteckning och sjöpanträtt

1 §

Fartygsinteckning

Om fartygsinteckning stadgas i lagen om inteckning i fartyg (211/27).

Om sjöpanträtt i fartyg

2 §

Fordringar förenade med sjöpanträtt

Sjöpanträtt i fartyg gäller till säkerhet för en sådan fordran mot redaren som kan hänföras till fartyget och som avser

1) lön och annan gottgörelse till befälhavaren eller annan ombordanställd på grund av dennes anställning på fartyget,

2) hamn-, kanal- och annan vattenvägsavgift samt lotsavgift,

3) ersättning med anledning av personskada som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift,

4) ersättning med anledning av sakskada som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift, förutsatt att fordringen inte kan grundas på avtal, och

5) bärgarlön, ersättning för avlägsnande av vrak och bidrag till gemensamt haveri.

Vad som i 1 mom. 3 och 4 punkterna stadgas gäller inte i fråga om fordran på ersättning för atomskada.

Sjöpanträtt gäller även om fordringen riktar sig mot sådan fartygets ägare som inte är

redare, eller mot den som i egenskap av befraktare eller annars har hand om fartygets drift i redarens ställe.

3 §

Fordringarnas förmånsrätt

De fordringar som avses i 2 § 1 mom. 1—5 punkten har inbördes företräde efter punkternas nummerordning. En fordran som avses i 5 punkten har dock alltid företräde framför fordringar som avses i 1—4 punkten och som har uppkommit tidigare.

Fordringar som avses i samma punkt i 2 § 1 mom. har inbördes lika rätt till betalning. Av fordringar som avses i 5 punkten går dock yngre fordran före äldre.

4 §

Sjöpanträttens giltighet

Utom i de fall som avses i 7 § gäller sjöpanträtt i fartyget även om fartyget övergår till en ny ägare eller dess registrering ändras.

Medför frivillig överlåtelse av fartyget till en utlänning att sjöpanträtt upphör för fordran för vilken den förre ägaren inte svarade personligen, eller att förmånsrätten försämrats, svarar överlåtaren för vad som till följd därav inte kan ersättas ur fartyget. Finns det flera delägare i fartyget, gäller vad som nu sagts för var och en av dem som tagit del i överlåtelsen eller samtyckt därtill.

5 §

Retentionsrätt

Den som har någon annans fartyg eller fartyg under byggnad i sin besittning med anledning av reparations- eller byggnadsupdrag har rätt att hålla kvar fartyget eller bygget till säkerhet för fordran på grund av uppdraget. Härvid skall i tillämpliga delar iaktas vad som stadgas i lagen om näringsidkares rätt att sälja saker som inte har avhämtats (688/88).

6 §

Sjöpanträttens upphörande

Sjöpanträtt i fartyg upphör ett år från det att fordringen uppkom, om fartyget inte före det blir föremål för kvarstad eller utmätning som åtföljs av exekutiv försäljning. Prekriptionstiden kan inte förlängas eller av-

brytas, men skall dock inte löpa medan det finns laga hinder mot att fartyget beläggs med kvarstad eller utmäts för borgenärens fordran.

7 §

Exekutiv försäljning

Säljs ett fartyg exekutivt i Finland, upphör sjöpanträtt och retentionsrätt i fartyget efter det att köpeskillingen har betalats, förutsatt att köpet blir bestående.

Borgenärerna har rätt till betalning ur köpeskillingen i den ordning som gäller för utmätt egendom. En fordran som är förenad med sjöpanträtt får därvid bevakas till fullt belopp utan hinder av vad som i 9 kap. stadgas om begränsning av redarens ansvar, men ger inte utdelning över det belopp som högst skall betalas enligt dessa stadganden.

Exekutiv försäljning av ett fartyg i en främmande stat skall erkännas med den verkan som anges i 1 mom., om försäljningen har verkställts i enlighet med den statens lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek.

8 §

Fartyg under byggnad

Stadgandena om sjöpanträtt i fartyg har motsvarande tillämpning på fartyg under byggnad från det bygget har sjösatts.

Om sjöpanträtt i last

9 §

Fordringar förenade med sjöpanträtt i last

Sjöpanträtt i inlastat gods gäller till säkerhet för

1) fordran på bärgarlön och på bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad som skall fördelas enligt samma grund,

2) fordran på grund av att en transportör, bortfraktare eller befälhavare med stöd av behörighet enligt denna lag slutit avtal eller vidtagit någon annan åtgärd för lastens behov samt lastägarens fordran för gods som har sålts för någon annan lastägarers räkning, och

3) en transportörs eller bortfraktares ford-

ringar på grund av fraktavtalet om de kan göras gällande mot den som kräver att godset skall lämnas ut.

10 §

Fordringarnas förmånsrätt

De fordringar som avses i 9 § 1—3 punkten har inbördes företräde efter punkternas numerordning. Fordringar som avses i samma punkt har inbördes lika rätt till betalning. Av sådana fordringar som avses i 1 och 2 punkten och som hänför sig till skilda händelser skall dock yngre fordran gå före äldre.

11 §

Giltigheten av sjöpanträtt i last

Utlämnas gods som utgör säkerhet för en fordran eller säljs sådant gods för fartygets eller lastens behov, upphör sjöpanträtten i godset.

Om gods säljs exekutivt, upphör sjöpanträtten i det sedan köpeskillingen har betalats, förutsatt att försäljningen blir bestående.

Den som utan borgenärernas tillstånd lämnar ut gods som enligt vad han insett eller bort inse utgjorde säkerhet för fordran, svarar för vad som till följd av detta inte kan ersättas ur godset. Sådan ansvarighet har även godsets mottagare för en fordran, för vilken han annars inte skulle svara personligen, om han hade kännedom om fordringen när godset lämnades ut.

12 §

Upphörande av sjöpanträtt i last

Sjöpanträtt i inlastat gods upphör ett år från det att fordran uppkom, om inte talan före det har väckts i laga ordning eller godset blivit föremål för kvarstad eller utmätning som åtföljs av exekutiv försäljning. Preskriptionstiden löper likväl inte medan det finns laga hinder mot att godset beläggs med kvarstad eller utmäts för borgenärens fordran.

Har fordran som avses i 1 mom. kommit under behandling av dispaschör anses talan om betalning ha blivit väckt.

Gemensamma stadganden

13 §

Betalning ur panten

Har borgenär sjöpanträtt i flera panter,

utgör varje pant säkerhet för fordringens hela belopp.

Får borgenär betalt ur en pant för större del av sin fordran än som belöper på den panten efter det inbördes förhållandet mellan panternas värden vid tiden för sjöpanträttens uppkomst, inträder pantägaren för överskottet i den rätt borgenären hade till övriga panter. Rätt till sådant inträde har också en borgenär för vars fordran någon av panterna särskilt utgjorde säkerhet, i den mån panten på grund av den andre borgenärens krav inte räcker till betalning av hans fordran.

14 §

Betalningsordningen

För fordran för vilken en sjöpanträtt i fartyg eller last utgör säkerhet har borgenären rätt till betalning ur föremålet för panträtten före övriga fordringar. För fordran för vilken en retentionsrätt enligt 5 § utgör säkerhet har borgenären rätt till betalning ur föremålet för retentionsrätten omedelbart efter ovan nämnda fordran.

15 §

Överlåtelse av fordran

Sjöpanträtt består även om fordringen överläts eller tas i anspråk genom utmätning eller på något annat sätt övergår till någon annan.

16 §

Försäkringsersättning

Sjöpanträtt omfattar inte ersättning som på grund av försäkring eller någon annan anledning utgår för förlust av eller skada på fartyg eller last. Retentionsrätt enligt 5 § kan däremot göras gällande i sådan ersättning.

17 §

Väckande av talan

Talan om betalning ur fartyg eller last för fordran som är förenad med sjöpanträtt får väckas mot pantägaren eller befälhavaren. Vad gäller last kan sådan talan dock inte väckas mot befälhavaren av fartygets ägare eller redare

eller den som har hand om fartygets drift i redarens ställe.

18 §

Kapitlets tillämpningsområde

Stadgandena i detta kapitel om sjöpanträtt och retentionsrätt i fartyg tillämpas när sådan rättighet görs gällande inför finsk myndighet.

Åberopas annan sjöpanträtt, retentionsrätt eller liknande rättighet än vad som avses i detta kapitel, skall den prövas enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat. Rättigheten får dock inte ges företräde framför sjöpanträtt enligt detta kapitel eller inteckning som överensstämmer med 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. En sådan rättighet får inte heller annars erkännas i strid med nämnda konvention eller i något hänseende medföra bättre rätt än närmast motsvarande rättighet enligt denna lag.

19 §

Tillämpningen av stadgandena på fartyg under byggnad

Stadgandena i 18 § tillämpas på motsvarande sätt på fartyg under byggnad från det att bygget har sjösatts. För tiden före sjösättningen gäller lagen i den stat där fartyget byggs.

4 kap.

Om kvarstad på fartyg

1 §

Utmätning av avgångsklart fartyg

Ett fartyg som är avgångsklart får inte utmätas eller säkringsåtgärd vidtas för annan än en sådan fordran som har förfallit till betalning och för vilken sjöpanträtt eller intecknad panträtt gäller.

II AVDELNINGEN

REDERI

5 kap.

Om partrederi

1 §

Kapitlets tillämpningsområde

Stadgandena i detta kapitel tillämpas då två

eller flera avtalar om att i form av partrederi bedriva handelssjöfart med ett eget i fartygsregistret infört fartyg.

För de förpliktelser som uppkommer genom den i 1 mom. nämnda verksamheten svarar varje redare i partrederiet endast i förhållande till sin andel i fartyget.

En utlänning kan endast äga en så stor andel i partrederiets fartyg att fartyget alltjämt enligt 1 kap. 1 § skall anses som finskt.

2 §

Avtalsbestämmelser

Vad som stadgas i 3 § 2 mom., 4 och 5 §§, 6 § 2 och 3 mom., 7 och 10—13 §§, 14 § 1 och 2 mom. samt 18 § tillämpas, om inte något annat avtalas.

3 §

Grundande av partrederi

Avtal om att bilda ett partrederi skall ingås skriftligen.

En ändring av partrederiavtalet är giltig endast om alla redare enhälligt har godkänt den.

4 §

Partrederiets sammanträde

Beslut i partrederiets angelägenheter fattas vid partrederiets sammanträde. Kallelse till sammanträdet skall minst en vecka före sammanträdet sändas till varje redare genom rekommenderat brev eller telegram eller telex eller annars bevisligen. I kallelsen skall nämnas vilka ärenden som kommer att behandlas vid sammanträdet.

Kallelse till partrederiets sammanträde utfärdas av huvudredaren. Till sammanträde skall också kallas då redare som innehar minst en tiondedel av samtliga fartygsandelar skriftligen begär detta för behandling av ett angivet ärende. Kallelsen skall sändas inom 14 dagar från det begäran framställdes. Om huvudredaren inte kan sända eller inte sänder en kallelse, får någon av redarna göra det.

Måste beslut fattas om en sådan brådskande åtgärd som är nödvändig för att säkerställa partrederiets rätt eller för att förhindra skada som hotar rederiet eller är redarna eniga därom, kan sammanträde hållas utan sådan kallelse som nämns i 1 mom.

Vid partrederiets sammanträde skall föras

protokoll. En redare som inte deltagit i ett sammanträde som nämns i 3 mom. skall underrättas om dess beslut.

5 §

Beslutsfattandet vid sammanträde

Varje redares röstetal räknas enligt hans andel i fartyget. Som partrederiets beslut gäller, om inte något annat följer av 2 mom., den mening som biträtts av mer än hälften av de avgivna rösterna. Vid lika röstetal gäller den mening som biträds av sammanträdets ordförande. Val av huvudredare avgörs dock genom lottning.

Ett beslut som har fattats vid ett sammanträde som avses i 4 § 3 mom. eller som avser upplösning av rederiet är giltigt endast om det har biträtts av mer än hälften av samtliga röster inom rederiet.

Ett beslut vid partrederiets sammanträde är bindande även för en redare som inte har varit närvarande vid sammanträdet.

6 §

Huvudredaren

Varje partrederi skall ha en huvudredare. Huvudredaren skall vara bosatt inom det Europeiska samarbetsområdet. Trafikministeriet kan vid behov bevilja undantag från kravet om boningsort. Till huvudredare kan även väljas en juridisk person som har sin hemort inom det Europeiska samarbetsområdet. En huvudredare som har sin boningsort eller hemort utomlands är skyldig att ha en företrädare med hemort i Finland.

Huvudredaren skall sköta rederiets löpande förvaltning enligt redarnas anvisningar samt i angelägenheter som gäller rederiet handla för dess räkning vid domstol och hos andra myndigheter. Huvudredaren får inte utan särskilt bemyndigande överlåta eller pantsätta fartyget eller hyra ut eller befrakta det till någon annan för en längre tid än ett år. Huvudredaren har inte rätt att anställa eller avskeda fartygets befälhavare, om han inte har bemyndigats därtill genom beslut vid partrederiets sammanträde.

Huvudredaren har rätt till ett skäligt arvode för sitt uppdrag.

7 §

Huvudredarens skiljande från sitt uppdrag och skadeståndsansvar

Huvudredaren kan när som helst skiljas från sitt uppdrag genom beslut vid partrederiets sammanträde. Om huvudredaren själv äger minst hälften av fartyget, kan han på en medredares talan skiljas från sitt uppdrag genom beslut av domstol, om det finns giltig anledning till det.

En redare eller huvudredaren skall ersätta skada som han uppsåtligen eller av vårdslöshet har orsakat medredarna vid skötseln av rederiets angelägenheter.

Om jämkning av skadestånd samt fördelning av skadeståndsansvaret mellan två eller flera skadeståndsskyldiga gäller 2 och 6 kap. skadeståndslagen (412/74).

8 §

Bokföring och bokslut

Över partrederiets verksamhet skall föras bok och bokslut uppgöras med iakttagande i tillämpliga delar av bokföringslagen (655/73). Bokslutet skall dateras och undertecknas av huvudredaren. Denna skall lämna bokslutet för varje räkenskapsperiod samt en berättelse över skötseln av rederiets angelägenheter till partrederiets sammanträde inom tre månader från periodens slut. Räkenskapsperioden är ett kalenderår, om inte något annat har överenskomits.

Angående innehållet i partrederiets bokslut gäller i tillämpliga delar 9 kap. 3 § lagen om öppna bolag och kommanditbolag (389/88).

Om revision enligt partrederiavtalet skall verkställas i partrederiet eller om en redare som äger minst en tiondedel av samtliga fartygsandelar kräver det eller om partrederiet under de två senaste räkenskapsperioderna i genomsnitt har haft fler än 30 anställda, skall revision verkställas med iakttagande i tillämpliga delar av 10 kap. 2—10 §§ lagen om öppna bolag och kommanditbolag.

9 §

Rätten att granska bokföringen och få uppgifter

Om redarnas rätt att granska partrederiets bokföring och få upplysningar om rederiets verksamhet gäller på motsvarande sätt 2 kap. 15 § lagen om öppna bolag och kommanditbolag.

Vill en redare klandra partrederiets bokslut, skall han väcka talan mot huvudredaren inom sex månader från det sammanträde vid vilket bokslutet gavs. Försummar han denna tid har rätten att väcka talan gått förlorad, om inte huvudredaren har förfarit svikligt.

10 §

Skyldighet att delta i utgifterna

Varje redare är skyldig att delta i utgifterna för partrederiets verksamhet i förhållande till sin andel i fartyget. Har en redare trots uppmaning inte betalt sin andel av utgifterna för en beslutad åtgärd, är han skyldig att till huvudredaren eller den medredare som betalt hans andel betala dröjsmålsränta enligt räntelagen (633/82).

11 §

Fördelning av vinst och förlust

Vinst och förlust av partrederiets verksamhet under räkenskapsperioden skall fördelas mellan redarna i förhållande till deras andelar i fartyget.

Har en redare i enlighet med 10 § betalt en medredares andel av utgifterna, har han rätt att som avkortning på sin fordran lyfta den vinstandel som räknas på medredarens fartygsandel.

12 §

Överlåtelse av andel i fartyg

Övergår en andel i fartyget till någon annan, skall förvärvaren eller den överlåtande redaren omedelbart underrätta huvudredaren om överlåtelser.

Om en redare förlorar sitt finska medborgarskap, skall han omedelbart underrätta huvudredaren om detta.

Huvudredaren är skyldig att på ett sätt som stadgas i 4 § 1 mom. utan dröjsmål meddela de övriga redarna att sådan underrättelse som avses i 1 och 2 mom. har getts.

13 §

Inlösning av andel i fartyg

Har en andel i fartyget på annat sätt än genom offentlig auktion övergått till någon annan än en medredare i partrederiet, har varje redare rätt att lösa in andelen. Lösningens rätt föreligger dock inte, om fartygsandelen har

övergått till ägarens make eller till en bröstarring eller dennes make, utom i det fall som nämns i 2 mom.

Utan hinder av 1 mom. har varje finsk redare i partrederiet rätt att lösa in en fartygsandel, om den innehas av en redare som har förlorat sitt finska medborgarskap eller om den har övergått till någon annan med påföljden att fartyget upphör att vara finskt.

Den redare som önskar lösa in en fartygsandel skall underrätta förvärvaren härom inom två månader efter det att meddelande om den händelse som avses i 1 eller 2 mom. skickades till honom.

Om flera önskar utöva sin lösningens rätt, får var och en göra det i förhållande till sin andel i fartyget. Lösensumman skall motsvara fartygsandelens verkliga värde.

14 §

En redares ansvar

En redare vars andel i fartyget har övergått till någon annan svarar gentemot medredarna för sina förpliktelser vid övergången samt för de förpliktelser som uppkommer efter övergången, men innan underrättelse om denna har nått huvudredaren.

En ny redare får en redares rättigheter och skyldigheter i förhållande till de övriga redarna så snart övergången har skett. Beslut och åtgärder som hänförs till tiden före övergången är bindande för honom på samma sätt som för hans fångesman. De övriga redarna kan från hans vinstandel dra av sådana betalningsandelar för rederiets verksamhet som hans fångesman var ansvarig för.

Den som har överlåtit sin andel i fartyget svarar mot tredje man för de förpliktelser på grund av partrederiets verksamhet som har uppkommit före övergången. Han svarar även mot tredje man i god tro för förpliktelser som har uppkommit efter övergången, till dess denna har antecknats i fartygsregistret. Den nya redaren svarar mot tredje man endast för de förpliktelser som har uppkommit efter övergången.

15 §

Upplösning av ett partrederi

En redare har rätt att kräva upplösning av partrederiet när

1) han har sagt upp partrederiavtalet och uppsägningstiden har gått ut, eller när den avtalade tiden för partrederiets verksamhet har gått ut,

2) en medredare har försatts i konkurs eller hans fartygsandel har mätts ut,

3) huvudredaren har skilts från sitt uppdrag genom beslut av domstol,

4) en medredare väsentligt bryter mot sina skyldigheter enligt partrederiförhållandet eller fortgående utnyttjar sin ställning i rederiet i strid mot rederiets intresse, eller om det ur redarens synvinkel skall anses vara oskäligt att partrederiets verksamhet fortsätter, med beaktande av väsentliga förändringar som har inträffat i rederiets verksamhetsförutsättningar, eller

5) när partrederiets fartyg upphör att vara finskt och har avförts ur fartygsregistret.

Utöver vad som stadgas i 1 mom. får konkursboet vid en redares konkurs, eller den som vid exekutiv auktion har köpt en utmätt fartygsandel, kräva att partrederiet skall upplösas.

Har en redare sagt upp partrederiavtalet, skall partrederiet upplösas sex månader efter uppsägningen, om inte något annat har överenskommits om uppsägningstiden. Åberopar redaren att tiden enligt partrederiavtalet går ut, skall rederiet upplösas vid utgången av denna tid eller omedelbart efter inlösningstidens utgång, om det ännu återstår inlösningstid enligt 17 § 3 mom. sedan tiden enligt avtalet har löpt ut. I de fall som nämns i 1 mom. 2—5 punkten samt 2 mom. skall rederiet upplösas så snart inlösningstiden enligt 17 § 3 mom. har gått ut.

Krav på upplösning av partrederiet eller på likvidation som avses i 16 § skall riktas till huvudredaren. Om upplösningsskäl i det fall som nämns i 1 mom. 3 eller 4 punkten avser huvudredaren, skall kravet dock riktas till de övriga redarna. Huvudredaren skall utan dröjsmål underrätta medredarna om krav som har framställts.

16 §

Likvidation av ett partrederi

Om ett partrederi skall upplösas med stöd av 15 §, skall rederiet på begäran av en redare likvideras. Om förfarandet vid likvidation gäller i tillämpliga delar 5 kap. 10—17 §§ lagen om öppna bolag och kommanditbolag, ifall redar-

na inte enhälligt avtalar om något annat förfarande.

Ett avtal som avses i 1 mom. får dock i det fall som nämns i 15 § 1 mom. 2 punkten inte ingås utan samtycke av konkursboet, utmättningsborgenären eller den som har köpt en fartygsandel vid exekutiv auktion.

17 §

Inlösningsgrund för andel i fartyg vid upplösningsskäl

I stället för att partrederiet upplöses kan det förfaras så att en medredare löser in den redares fartygsandel som kan åberopa en upplösningsskäl enligt 15 § 1 mom. Framställs krav på upplösning med stöd av 15 § 1 mom. 5 punkten, har en redare, som före uppkomsten av denna upplösningsskäl hade rätt att lösa in en överlåten fartygsandel enligt 13 § 2 mom., dock inte rätt att kräva inlösen.

En fartygsandel får inte i det fall som nämns i 15 § 1 mom. 2 punkten lösas in utan konkursboets eller utmättningsborgenärens samtycke.

Redaren skall underrätta huvudredaren eller, i det fall som nämns i 15 § 4 mom., medredarna om sitt lösningsanspråk inom en månad efter det att han fick meddelande om att krav på upplösning har framställts med stöd av 15 § 1 eller 2 mom. Om underrättelse inte lämnas inom utsatt tid, förfaller lösningsrätten.

På inlösningsförfarande enligt denna paragraf tillämpas 13 § 4 mom.

18 §

Verkan av upplösning

När ett partrederi upplöses skall dess fartyg säljas.

6 kap.

Om fartygs befälhavare

1 §

Befälhavarens nationalitet och befälets behörighetsvillkor

Såsom befälhavare på finskt handelsfartyg får anställas endast finsk medborgare.

Angående behörighet i övrigt att föra befäl

eller anställas som annat befäl gäller vad som stadgas om detta genom förordning.

2 §

En redares rätt att verka som befälhavare

En redare som har större del i fartyget än hälften har rätt att verka som fartygets befälhavare, om han innehar föreskriven behörighet för en sådan befattning. Om överenskommelse inte kan träffas om lönevillkoren, skall de bestämmas av skiljemän eller domstol.

3 §

Ombesörjande av fartygets sjövärdighet

Befälhavaren skall innan en resa påbörjas se till att fartyget med hänsyn till resan och årstiden är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat, försett med nödvändiga förnödenheter 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, transporteras och bevaras, samt att dess stabilitet är betryggande.

Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålls i behörigt skick.

Om det finns fel eller brister i sjövärdigheten som inte kan avhjälpas genast, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta redaren om detta. Om redaren inte vill avhjälpa felet eller bristen, har befälhavaren rätt att omedelbart frånträda sin befattning.

4 §

Skeppshandlingarna

Befälhavaren skall se till att det ombord på fartyget finns certifikat och skeppshandlingar som föreskrivs i 1 kap. 3 § eller som annars är behövliga, samt ett exemplar av denna lag.

5 §

Medtagande av last

Utan redarens samtycke får befälhavaren inte ta med gods för egen eller annans räkning. Om befälhavaren gör det, skall han betala frakt och ersätta den skada som har orsakats.

6 §

Befälhavarens ställföreträdare. Förbud att lämna fartyget

Är befälhavaren frånvarande eller har han

förhinder, skall den främste av de närvarande styrmännen besluta i ärenden som inte tål uppskov.

Lämnar befälhavaren fartyget, skall han underrätta den främste av de närvarande styrmännen eller, om någon styrman inte är närvarande, någon annan av besättningen om det och ge de anvisningar som behövs.

När fartyget inte ligger förtöjt i hamn eller annars på en säker ankarplats, får befälhavaren inte lämna fartyget utan att det är nödvändigt. Om fara hotar får han inte vara borta från fartyget.

7 §

Ställföreträdare i vissa fall

Avlider befälhavaren eller blir han på grund av sjukdom eller någon annan tvingande anledning ur stånd att för fartyget eller överger han sin befattning, träder den främste av styrmännen i hans ställe, till dess en ny befälhavare har utsetts. Redaren skall i dessa fall ofördröjligen underrättas.

8 §

Vårdplikt och räddningsåtgärder

Befälhavaren skall se till att lastning och lossning sker samt att resan utförs med tillbörlig skyndsamhet.

Innan befälhavaren påbörjar bärgning av ett fartyg eller av gods, skall han noga överväga om detta är förenligt med hans skyldighet mot dem vilkas rätt och intressen han skall bevaka.

9 §

Iakttagande av gott sjömansskap

Befälhavaren skall se till att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömansskap.

10 §

Tryggande av säker fart

Befälhavaren skall skaffa information om de påbud och föreskrifter som gäller för de orter fartyget skall anlöpa under resan.

I händelse av krig eller blockad bör befälha-

varen be om upplysning om vad han till fartygets och lastens säkerhet skall iaktta.

Om anlåtande av lots är nödvändigt för att trygga fartygets säkerhet, skall befälhavaren tillkalla en sådan.

11 §

Räddning av den som är i sjönöd

En befälhavare som anträffar någon i sjönöd är skyldig att lämna all den hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda den nödställda, om det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg eller besättningen eller övriga personer ombord.

Har befälhavaren i något annat fall fått kännedom om att någon är i sjönöd eller har han fått kännedom om någon fara som hotar sjötrafiken, är han skyldig att vidta åtgärder för att rädda den nödställda eller avvärja faran, om det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg eller besättningen eller övriga personer ombord.

Om befälhavarens skyldighet att lämna hjälp då hans fartyg har sammanstött med ett annat fartyg stadgas i 8 kap. 5 §.

12 §

Åtgärder vid sjönöd

Om fartyget råkar i sjönöd, är befälhavaren skyldig att göra allt vad som står i hans makt för att rädda de ombordvarande och bevara fartyget och lasten. Han skall, om det är möjligt, se till att skeppshandlingarna förs i säkerhet samt vidta åtgärder för bärgning av fartyg och gods.

Befälhavaren får inte överge fartyget så länge det finns rimlig utsikt att rädda det, om inte hans liv är i allvarlig fara.

Vidtas bärgningsåtgärder skall befälhavaren leda bärgningsarbetet, om inte lagen på bärgningsorten förhindrar detta eller det har utslutits genom bärgningsavtal. Befälhavaren skall själv eller med hjälp av styrmannen föra noggranna anteckningar över allt det som har bärgats samt över antalet personer som har medverkat vid bärgningen och transporten av godset till förvaringsställe och det utförda arbetet. Han skall också granska och genom sin namnteckning till riktigheten styrka alla kostnadsräkningar för bärgningen.

Befälhavaren skall så snart det kan ske anordna besiktning av fartyget och det bärgade

godset enligt vad som stadgas i 18 kap. 25 § och se till att detta läggs upp under lämplig vård.

13 §

Befälhavarens behörighet att företräda redaren

Befälhavaren är i denna egenskap behörig att på redarens vägnar

1) företa rättshandlingar som avser bevarande av fartyget eller utförande av resan,

2) träffa avtal om att på resan ta med gods och likaså passagerare, om fartyget är avsett för sådan befordran, samt

3) väcka talan i mål som rör fartyget.

Om det behövs pengar för i 1 mom. nämnt ändamål, får befälhavaren skaffa medel genom lån eller genom att sälja redaren tillhörigt gods eller i nödfall av lasten.

Om rättshandlingen inte var nödvändig är den ändå bindande för redaren, om tredje man var i god tro.

14 §

Meddelanden och begäran om anvisningar

Befälhavaren skall under resan underrätta redaren om de åtgärder av vikt som han har ansett nödvändiga för fartygets eller de ombordvarandes säkerhet, om resans förlopp och de rättshandlingar som har företagits under resan och om allt annat som kan vara till nytta för redaren att känna till. Innan en åtgärd av vikt vidtas bör befälhavaren, där omständigheterna det medger, begära anvisningar av redaren själv eller det ombud som denne har anvisat. Om pengar behövs för fartyget och kan inte redarens anvisningar avvaktas, skall befälhavaren skaffa medlen på det sätt som är billigast för redaren.

Om fartyget utomlands har utmätts eller belagts med kvarstad och framgår det av skeppshandlingarna att fartyget är in-tecknat för fordran, skall befälhavaren ofördröjligen underrätta både redaren och registermyndigheten om åtgärden.

15 §

Tillvaratagande av lastägarens intressen

Befälhavaren skall under resan noggrant vårda lasten och i övrigt bevaka lastägarens rätt och intressen.

16 §

Rätten att företräda lastägaren

Befälhavaren är i denna egenskap behörig att på lastägarens vägnar företa rättshandlingar och kära i mål som rör lasten i enlighet med vad som gäller för en transportör eller bortfraktare.

17 §

Ansvar för förbindelser

Befälhavaren svarar inte personligen för de förbindelser han i denna egenskap har ingått på redarens eller lastägarens vägnar.

Befälhavaren skall ersätta en skada som han genom fel eller försummelse i tjänsten orsakar redaren, lastägaren eller någon annan vars rätt eller intressen han skall bevaka.

Skadestånd som befälhavaren är skyldig att betala kan med hänsyn till graden av visad skuld, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt nedsättas efter vad som är skäligt. I fråga om skadeståndsansvaret för en befälhavare som är i arbetstagens ställning tillämpas likväl skadeståndslagens stadganden om arbetstagens skadeståndsansvar.

18 §

Redovisningsskyldighet

Befälhavaren skall avge redovisning när redaren begär det. Om redaren vill klandra redovisningen skall han väcka talan inom sex månader efter att han mottog den. Klandras inte redovisningen inom denna tid, har redaren förlorat sin talan, om inte befälhavaren har förfarit svikligt.

I redovisningen skall befälhavaren tillgodoräkna redaren all särskild ersättning som han fått av avsändare, befraktare, lastägare, leverantörer eller andra med vilka han i sin egenskap av befälhavare har haft att göra, om han inte fått redarens uttryckliga medgivande att behålla den.

19 §

Avskedande av befälhavaren

Är befälhavaren själv delägare i fartyget till mer än hälften, kan domstol på talan av en medredare skilja honom från befattningen, om det finns giltiga skäl till detta.

20 §

Tillämpningen av stadgandena

Om befälhavarens skyldigheter vid fartygs sammanstötning stadgas i 8 kap. och vid förändring av dagböcker, avgivande av sjöförklaring och rapport samt vid utförande av besiktning i 18 kap.

III AVDELNINGEN

ANSVAR

7 kap.

Allmänna stadganden om ansvar

1 §

Redarens ansvar

Redaren är, om inte något annat stadgas i denna eller annan lag, ansvarig för skada som genom fel eller försummelse i tjänsten har orsakats av fartygets befälhavare eller besättning, av en lots eller av någon annan som, utan att tillhöra besättningen, på uppdrag av redaren eller befälhavaren utför arbete i fartygets tjänst. Är även den som har orsakat skada utöver redaren ansvarig för denna, svarar han endast intill det belopp som inte kan fås ut av redaren.

En redare som har betalt ersättning för skada som avses i 1 mom. har rätt att utkräva det betalda beloppet av den som har orsakat skadan, enligt de grunder som gäller för dennes skadeståndsansvar. Enligt samma grunder är skadevällaren ansvarig för den skada som han har orsakat redaren.

Om begränsning av en redares ansvarighet stadgas i 9 och 13—15 kap.

8 kap.

Om skada genom fartygs sammanstötning

1 §

Stadganden om undvikande av sammanstötning

Vad som skall iakttas på fartyg för att undvika en sammanstötning stadgas särskilt.

2 §

Allmänt stadgande om skadestånd

Om fartyg stöter samman så att skada

uppstår på det ena fartyget eller på vardera eller på gods eller personer ombord, och är den ena parten ensam skyldig, skall denne ersätta all skada och förlust som därav har orsakats.

Om båda parterna är skyldiga till sammanstötningen, skall de ersätta skadan enligt förhållandet mellan de på ömse sidor gjorda felen och dess följder samt, om något annat inte stadgas i 3 §, svara vardera endast för sin del av ersättningen. Om omständigheterna inte ger stöd för någon viss fördelning, skall vardera parten ersätta hälften av skadan.

Vid bedömning av frågan om vållande till sammanstötningen skall rätten särskilt beakta om tiden medgav övervägande eller inte.

3 §

Ersättning för personskador

För ersättning för en personskada som har orsakats av sammanstötningen svarar de skyldiga solidariskt. Har en ersättningskyldig betalat mer än sin andel, får det överskjutande beloppet krävas hos den andra. Mot sådant krav kan den senare göra gällande samma rätt till befrielse från eller begränsning av ansvarighet som han hade kunnat åberopa mot den skadelidande enligt denna eller motsvarande främmande lag eller förbehåll som är förenligt med den tillämpliga lagen. Ett förbehåll får dock inte åberopas till befrielse från eller begränsning av ansvarighet utöver vad som följer av stadgandena i 13—15 kap. eller motsvarande stadganden i den främmande lagen.

4 §

Skadestånd vid olyckshändelse

Om en sammanstötning har inträffat genom en olyckshändelse eller om det inte kan utredas att den har orsakats av vållande på endera sidan, svarar vardera sidan för sin skada.

5 §

Befälhavarens förpliktelser

Om ett fartyg har stött samman med ett annat fartyg, är befälhavaren skyldig att lämna det andra fartyget och de ombordvarande personerna all hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda dessa ur den fara som har uppkommit genom sammanstötningen, om det kan ske utan allvarlig fara för det egna fartyget

eller besättningen eller övriga personer ombord. Befälhavaren skall också för det andra fartygets befälhavare uppge namnet på sitt eget fartyg, dess hemort samt den ort eller hamn varifrån det kommer och den dit det skall gå.

6 §

Vissa andra skador

Vad som i denna lag stadgas om sammanstötning gäller också när en skada genom ett fartygs manövrering eller på liknande sätt orsakas på ett annat fartyg eller personer eller egendom som finns ombord, utan att fartygen sammanstöter.

9 kap.

Om ansvarsbegränsning

1 §

Rätt till ansvarsbegränsning

Redaren har rätt att begränsa sin ansvarighet enligt stadgandena i detta kapitel. Samma rätt har en sådan ägare av ett fartyg som inte är redare, den som i redarens ställe har hand om fartygets drift, fartygets befraktare, godsets avsändare samt var och en som utför tjänster i omedelbart samband med bärgning. Med bärgning avses även åtgärder som anges i 2 § 1 mom. 4—6 punkten.

Görs ansvar gällande mot någon för vilken redaren eller någon annan person som avses i 1 mom. svarar, har även denne rätt att begränsa sin ansvarighet enligt stadgandena i detta kapitel.

En försäkringsgivare som på grund av försäkring är ansvarig för en fordran som är föremål för begränsning enligt detta kapitel har samma rätt att begränsa sin ansvarighet som försäkringshavaren.

2 §

Fordringar som är föremål för ansvarsbegränsning

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger, oavsett grunden för ansvarigheten, beträffande fordringar med anledning av

1) person- eller sakskada, om skadan har

uppkommit ombord på fartyget eller i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,

2) skada på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods eller passagerare eller deras resgods,

3) annan skada, om den har orsakats av intrång i en rättighet som inte grundar sig på avtal och den har uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift eller med bärgning,

4) åtgärder för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord, som har sjunkit, strandat, övergivits eller blivit vrak,

5) åtgärder för att avlägsna, förstöra eller oskadliggöra fartygets last, samt

6) åtgärder för att avvärja eller begränsa skada för vilken ansvarsbegränsning gäller och skada som har orsakats av sådana åtgärder.

Har den som får begränsa sitt ansvar en motfordran mot borgenären och grundar sig fordringen och motfordringen på en och samma händelse, skall begränsningen avse endast den del av fordringen som överstiger motfordringen.

3 §

Fordringar som ansvarsbegränsningen inte gäller

Rätt till ansvarsbegränsning gäller inte

1) en fordran på bärgarlön, bidrag till gemensamt haveri eller på avtal grundad ersättning för åtgärder som avses i 2 § 1 mom. 4, 5 eller 6 punkten,

2) en fordran med anledning av oljeskada som omfattas av 1 § eller 2 § 1 mom. lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg (401/80),

3) en fordran underkastad en internationell konvention eller nationell lag som reglerar eller förbjuder begränsning av ansvarighet för atomskada,

4) en fordran med anledning av atomskada orsakad av ett atomenergifartyg,

5) en fordran med anledning av skada som har orsakats fartygets befälhavare eller besättning, en lots eller någon annan som, utan att tillhöra besättningen, på uppdrag av redaren eller befälhavaren utför arbete i fartygets tjänst eller den vars uppgifter står i samband med fartygets drift eller med bärgning, eller

6) en fordran på ränta eller ersättning för rättegångskostnader.

4 §

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

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

5 §

Ansvarsbeloppen

Om rätt till ansvarsbegränsning föreligger, skall ansvarsbeloppen bestämmas på följande sätt:

1) för fordringar med anledning av personskada som har tillfogats fartygets passagerare är ansvarsgränsen 46 666 särskilda dragningsrätter (*Special Drawing Right, SDR*) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget enligt sitt certifikat har tillstånd att befordra, dock högst 25 miljoner SDR;

2) för andra fordringar med anledning av personskada än sådana som avses i 1 mom. är ansvarsgränsen 333 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 500; är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

a) för varje dräktighetstal från 501 till 3 000 med 500 SDR,

b) för varje dräktighetstal från 3 001 till 30 000 med 333 SDR,

c) för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 250 SDR och

d) för varje dräktighetstal som överstiger 70 000 med 167 SDR;

3) för andra fordringar än sådana som avses i 1 och 2 punkten samt fordringar, i den mån de inte tillgodoses med de belopp som nämns i 2 punkten, är ansvarsgränsen 167 000 SDR, om fartygets dräktighet inte överstiger 500; är dräktigheten högre, höjs ansvarsgränsen

a) för varje dräktighetstal från 501 till 30 000 med 167 SDR,

b) för varje dräktighetstal från 30 001 till 70 000 med 125 SDR, och

c) för varje dräktighetstal över 70 000 med 83 SDR.

Ansvarsgränserna i 1 mom. gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot redaren, ägare av fartyg som inte är redare, den som har hand om fartygets drift i redarens ställe och fartygets befraktare, godsets avsändare samt mot den för vilken dessa svarar.

Ansvarsgränserna för bärgare som inte utför

bärgning från fartyg eller som uteslutande arbetar från det fartyg bärgningen avser, skall motsvara de ansvarsgränser som gäller för ett fartyg med en dräktighet om 1 500. Ansvarsgränserna gäller summan av alla fordringar som på grund av en och samma händelse har uppkommit mot en bärgare som avses i detta moment och mot den för vilken denne svarar.

Med fartygets dräktighet avses bruttodräktigheten beräknad enligt bestämmelserna om skeppsmätning i bilaga 1 till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention (FördrS 31/82). Med särskild dragningsrätt avses den beräkningsenhet som definieras i 23 kap. 2 §.

6 §

Fördelning av ansvarsbeloppen

Varje ansvarsbelopp fördelas mellan borge-närerna i förhållande till storleken av de styrkta fordringar av det slag som ansvarsgrän-sen gäller.

Om de belopp som avses i 5 § 1 mom. 2 punkten inte räcker till för betalning av där nämnda fordringar, skall återstoden av dessa fordringar betalas ur det belopp som avses i 5 § 1 mom. 3 punkten och med samma rätt som där nämnda fordringar.

Har redaren eller någon annan helt eller delvis betalt en fordran innan ansvarsbeloppet har fördelats, inträder han i borgenärens rätt intill det belopp han har betalt.

Visar redaren eller någon annan att han senare kan bli skyldig att helt eller delvis betala en fordran som han skulle ha kunnat återkräva ur ansvarsbeloppet enligt 3 mom. om fordran hade betalats innan ansvarsbeloppet fördelades, skall medel tills vidare avsättas för att han senare skall kunna göra sin rätt gällande.

7 §

Upprättande av begränsningsfond

Väcks talan i Finland med anledning av en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning eller framställs här begäran om kvarstad eller andra rättsliga åtgärder, kan en begränsningsfond upprättas. Fonden skall upprättas hos den sjörättsdomstol vid vilken talan har anhängiggjorts eller hos den sjörättsdomstol som enligt 21 kap. är behörig för den ort där kvarstad eller andra rättsliga åtgärder har begärts.

En begränsningsfond anses vara upprättad med verkan för alla personer som kan åberopa samma ansvarsgräns. Den är avsedd för betalning endast av fordringar av det slag som ansvarsgränsen avser.

Sedan en begränsningsfond har upprättats i Finland, får talan rörande en fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning väckas endast i begränsningsmål. Detsamma gäller talan angående frågan om den som har upprättat fonden har rätt till ansvarsbegränsning och angående frågan om fördelning av fonden.

Behörig att anhängiggöra ett begränsningsmål är den som har upprättat fonden, dennes försäkringsgivare och den som gör gällande fordran av det slag som är föremål för ansvarsbegränsning.

Om begränsningsfond och begränsningsmål stadgas i 12 kap.

8 §

Verkan av upprättande av begränsningsfond

Den som har gjort gällande en fordran mot en begränsningsfond som har upprättats i Finland eller någon annan stat som har biträtt 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsansvar (FördrS 82/86) kan inte med anledning av denna fordran erhålla kvarstad, annan säkringsåtgärd eller utmätning avseende fartyg eller någon annan egendom som tillhör någon på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning.

Sedan en begränsningsfond har upprättats i Finland, Danmark, Norge eller Sverige, kan kvarstad, annan säkringsåtgärd eller utmätning avseende ett fartyg eller någon annan egendom som tillhör någon på vars vägnar fonden är upprättad och som har rätt till ansvarsbegränsning inte ske med anledning av en fordran som kan göras gällande mot fonden. Har säkringsåtgärd redan vidtagits eller utmätning skett, skall åtgärden upphävas. Säkerhet som har ställts för att avvärja kvarstad, annan säkringsåtgärd eller utmätning eller för att få en sådan åtgärd upphävd skall friges.

Har en begränsningsfond upprättats i en annan än i 2 mom. nämnd stat som har biträtt den i 1 mom. nämnda konventionen, kan begäran om kvarstad, annan säkringsåtgärd eller utmätning avslås, en åtgärd som har vidtagits upphävas eller en ställd säkerhet

friges. En begäran skall avslås och, om fonden har upprättats innan en sådan åtgärd vidtagits eller säkerhet ställts, åtgärden upphävas och säkerheten som har ställts friges, när fonden har upprättats i

1) den hamn där den händelse har inträffat på vilken fordran grundas eller, om händelsen inte har inträffat i hamn, den första hamn fartyget har anlöpt efter händelsen,

2) landstigningshamnen, om fordran avser personskada som har orsakats en person ombord på fartyget, eller

3) lossningshamnen, om fordran avser skada på fartygets last.

Vad som stadgas i 1 och 3 mom. kan även tillämpas, om det visas att en begränsningsfond, som har upprättats i en annan stat än en sådan som har biträtt den i 1 mom. nämnda konventionen, kan jämföras med en begränsningsfond som avses i 7 §.

Stadgandena i denna paragraf gäller endast om borgenären kan framställa krav mot begränsningsfonden vid den domstol eller myndighet som förvaltar fonden och har möjlighet att av fondens medel få ut och till något annat land föra över vad som belöper sig på hans fordran.

9 §

Åberopande av rätten till ansvarsbegränsning utan upprättande av begränsningsfond

Ansvarsbegränsning kan åberopas även om en begränsningsfond inte upprättas.

Har talan väckts om en fordran som är föremål för ansvarsbegränsning skall domstolen, om en begränsningsfond inte har upprättats, vid tillämpning av stadgandena i detta kapitel endast beakta den fordran som målet gäller. Vill svaranden att även en annan fordran, för vilken samma ansvarsbelopp gäller, skall beaktas vid ansvarsbegränsningen, skall förbehåll om detta tas in i domen.

Beträffande verkställighet av en dom som inte innehåller ett förbehåll enligt 2 mom. gäller stadgandena i utsköningslagen. Innehåller domen ett sådant förbehåll, kan den utan hinder därav verkställas, såvida inte en begränsningsfond upprättas och domstolen med stöd av 8 § finner att ansökan om verkställighet skall avslås.

Om en begränsningsfond inte har upprättats, kan parterna hänskjuta frågan om ansvarsbeloppets storlek och fördelning till avgörande av

dispaschör. Talan mot dispaschörens avgörande förs i samma ordning som klander av dispasch.

10 §

Krigsfartyg och andra statsfartyg

Ansvarsgränserna för ett krigsfartyg och andra fartyg, som vid tiden för den händelse på vilken ett krav grundas, ägdes eller brukades av en stat och användes uteslutande för andra än kommersiella ändamål, får inte i något fall underskrida de gränser som gäller för ett fartyg med en dräktighet om 5 000. Avser fordran ersättning för skada som har orsakats av ett sådant fartygs särskilda egenskaper eller användning, föreligger dock inte rätt till ansvarsbegränsning. Vad som stadgas i detta moment gäller inte fartyg som huvudsakligen används för isbrytning eller bärgning.

Ansvarsgränserna för ett fartyg som är byggt eller anpassat för borring efter havsbottens naturtillgångar skall vara 12 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 2 mom. och 20 miljoner SDR för fordringar som avses i 5 § 3 mom., om fordringarna gäller en skada som har orsakats medan fartyget användes i borrhingsverksamhet. Om ersättning för oljeskada stadgas särskilt.

Flyttbara plattformar som är avsedda för utforskning eller utvinning av havsbottens naturtillgångar anses såsom fartyg vid tillämpningen av stadgandena i detta kapitel. Ansvarsgränserna för sådana plattformar skall dock alltid motsvara de belopp som anges i 2 mom.

11 §

Kapitlets tillämpningsområde

När begränsning av ansvarighet görs gällande inför finsk domstol eller någon annan finsk myndighet, skall 1—10 §§ tillämpas. Om det finns en fordran som avses i 3 § 5 punkten och är lagen i en stat som har biträtt den i 8 § 1 mom. nämnda konventionen tillämplig på anställningsavtalet, skall dock frågan om och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad avgöras enligt nämnda lag.

Vad som stadgas i 1—10 §§ hindrar inte tillämpningen av de stadganden om jämkning av skadevållares ansvar som i övrigt gäller.

10 kap.

Om ansvar för oljeskada

1 §

Ansvar för oljeskada orsakad av fartyg

Om ansvar för oljeskada stadgas i lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg.

11 kap.

Om ansvar för atomskada

1 §

Ansvar för atomskada orsakad av fartyg

Om ansvar för atomskada stadgas i atomansvarighetslagen (484/72).

12 kap.

Om begränsningsfond och begränsningsmål

1 §

Kapitlets tillämpningsområde

Stadgandena i detta kapitel gäller begränsningsfonder som upprättas enligt 9 kap. 7 § (*begränsningsfond*) och i tillämpliga delar en sådan begränsningsfond som upprättas enligt 6 § lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg.

Med begränsningsmål avses mål i vilket frågor om ansvar och dess begränsning och om anmälda fordringar avgörs samt begränsningsfonden fördelas.

Om inte något annat följer av stadgandena i detta kapitel, tillämpas i begränsningsmål vad som stadgas om rättegång i sjörättsliga tvistemål.

2 §

Fondens storlek

En begränsningsfond enligt denna lag skall motsvara

1) summan av de belopp som enligt 9 kap. 5 § utgör ansvarsgräns för de fordringar beträffande vilka ansvarsbegränsning görs gällande och som har uppkommit på grund av en och samma händelse, och

2) ränta beräknad enligt 3 § räntelagen på belopp som avses i 1 punkten för tiden från dagen för händelsen till dagen för fondens upprättande.

En begränsningsfond som upprättas för ol-

jeskada skall motsvara ansvarsbeloppet enligt 5 § lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg.

3 §

Ansökan om upprättande av fond och därtill ansluten utredning

Den som ansöker om upprättande av begränsningsfond skall hos länsstyrelsen på domstolsorten deponera ett penningbelopp som motsvarar ansvarsbeloppet eller ställa av länsstyrelsen godkänd säkerhet för beloppet.

I ansökan, som skall vara skriftlig, skall sökanden redogöra för de omständigheter på vilka ansökan grundas samt lämna uppgift om namn och adress på dem som kan antas vilja anmäla fordringar mot begränsningsfonden.

4 §

Upprättande av fond

Domstolen skall fastställa fondens storlek och avgöra om erbjuden säkerhet kan godtas.

Om det inte finns särskilda skäl mot det, skall domstolen även i sitt beslut bestämma att ett tilläggsbelopp avsett att täcka kostnaderna med anledning av fondens upprättande och av begränsningsmålet samt ränta skall deponeras eller säkerhet för beloppet ställas. Om det är fråga om en begränsningsfond enligt 9 kap., gäller vad som här sägs om ränta endast ränta för tiden efter fondens upprättande.

Framgår det av beslutet att behövligen deponering har skett eller att godtagbar säkerhet har ställts, anses begränsningsfonden ha blivit upprättad den dag beslutet meddelades. I annat fall anses fonden ha blivit upprättad den dag då domstolen genom anteckning på beslutet bekräftar att beloppet har deponerats eller säkerhet har ställts.

Beslut som avses i 1 och 2 mom. gäller till dess något annat har förordnats. Innefattar beslutet att ett högre belopp skall betalas till begränsningsfonden eller ytterligare säkerhet ställas, skall domstolen förelägga den som upprättat fonden att inom viss tid betala vad som fattas eller att ställa säkerheten. Om föreläggandet inte iakttas, skall domstolen förordna att fonden inte längre skall ha sådan verkan som avses i 9 kap. 8 §.

Ändring i beslut som avses i 1, 2 och 4 mom. söks särskilt.

5 §

Kungörelse om upprättande av fond

När en begränsningsfond har upprättats, skall domstolen genast låta kungöra detta. I kungörelsen skall samtliga borgenärer uppmanas att skriftligen anmäla sina fordringar hos domstolen inom viss tid, som inte får understiga två månader. Upplösning om stadgandena i 8 och 15 §§ i detta kapitel samt 9 kap. 7 § 3 mom. skall ingå i kungörelsen.

Kungörelsen skall införas i den officiella tidningen samt enligt domstolens prövning i en ortstidning. Om det finns skäl därtill, skall kungörelse om att en begränsningsfond har upprättats ske även i någon annan stat.

Den som har upprättat begränsningsfonden och alla kända borgenärer skall underrättas genom ett särskilt meddelande.

6 §

Fondens förvaltare

Om det är lämpligt med hänsyn till sakens beskaffenhet eller omständigheterna i övrigt, kan domstolen förordna en förvaltare för begränsningsfonden. Förvaltaren skall ha den insikt och erfarenhet som uppdraget kräver. Förvaltaren skall utöver vad som stadgas i 11 § 2 mom. ha till uppgift att delta vid behandlingen av frågor som gäller fonden och av begränsningsmålet samt vid förhandlingar mellan parterna.

Ersättning till förvaltaren fastställs av rätten.

7 §

Anmälan av fordran

En borgenär som anmäler en fordran skall lämna domstolen upplösning om fordringens storlek och grund. Har dom meddelats angående fordringen eller pågår särskild rättegång om denna, skall uppgift även lämnas om detta.

8 §

Försenad anmälan

En fordran som inte har anmälts till domstolen innan frågan om fondens fördelning avslutas i underrätten kan endast betalas enligt stadgandena i 14 §.

9 §

Upplösning av fond

En begränsningsfond kan inte upplösas för-

rån den enligt 5 § 1 mom. utsatta tiden har löpt ut. Efter utgången av denna tid kan fonden fördelas utan beslut av domstolen, om den som har upprättat fonden och de borgenärer som har gjort gällande fordringar mot fonden överenskommer därom.

10 §

Anhängiggörande av begränsningsmål

Begränsningsmål anhängiggörs genom att den som har upprättat begränsningsfonden, eller dennes försäkringsgivare eller borgenär hos den domstol vid vilken fonden har upprättats, genom ansökan anhåller om fondens fördelning.

11 §

Fondsammanträde

Sedan ett begränsningsmål har anhängiggjorts skall domstolen kalla förvaltaren av begränsningsfonden, den som upprättat fonden, den som anhängiggjort begränsningsmålet och borgenärerna till ett fondsammanträde. Även en annan person vars rätt är berörd skall kallas. Vid fondsammanträdet skall behandlas frågor om ansvar och dess begränsning, ansvarsbeloppets storlek och anmälda fordringar.

Före fondsammanträdet skall förvaltaren av begränsningsfonden granska anmälda fordringar samt, i den mån det kan ske, upprätta förslag till beslut i de frågor som skall behandlas vid sammanträdet och om fördelning av fonden. Förslaget skall sändas till dem som har kallats till sammanträdet. Har en förvaltare inte förordnats, skall domstolen vidta dessa åtgärder.

Om någon invändning mot förslaget jämte de ändringar som däri kan ha gjorts vid fondsammanträdet inte kvarstår när sammanträdet avslutas, skall förslaget läggas till grund för fördelningen av fonden. Om det är nödvändigt kan fondsammanträdet fortsätta vid en senare tidpunkt.

Vidhåller någon sin invändning sedan fondsammanträdet har avslutats, skall domstolen bestämma en viss tid inom vilken denne skall anhålla om att domstolen prövar invändningen. Har en sådan anhållan inte gjorts inom utsatt tid, anses invändningen förfallen. Vidhålls invändningen, skall domstolen så snart som möjligt avgöra ärendet.

12 §

Anhängiggörande av särskild talan

Då i 11 § 4 mom. avsedd anhållan om behandling av ärendet har gjorts, skall förvaltaren av begränsningsfonden kallas till behandlingen. När invändningen gäller rätt till ansvarsbegränsning eller ansvarsbeloppets storlek, skall även den som har upprättat begränsningsfonden kallas till behandlingen av ärendet. Om invändningen gäller en anmäld fordran, skall utom förvaltaren också den borgenär som har anmält fordringen kallas.

13 §

Förskott

Efter utgången av den enligt 5 § 1 mom. utsatta tiden kan domstolen förordna att av de fordringar som dittills har fastställts endast viss del skall betalas.

14 §

Fördelning av fonden

Sedan samtliga tvister har avgjorts skall domstolen genom beslut fördela begränsningsfonden.

Domstolen kan avsätta ett visst belopp till täckande av fordringar som inte har anmälts innan frågan om fördelning av begränsningsfonden tas upp till slutlig behandling vid underrätten. Detta belopp fördelas när samtliga anmälda fordringar har behandlats och det kan antas att ytterligare fordringar inte kommer att anmälas.

Fördelning av begränsningsfonden skall ske även om den som har upprättat fonden inte har rätt till ansvarsbegränsning. I sådant fall kan domstolen på yrkande avkunna beslut avseende den del av fordran som inte får utdelning ur fonden.

15 §

Rättsverkan av beslut

Laga kraft vunnet beslut rörande rätt till ansvarsbegränsning, ansvarsbeloppets storlek, anmälda fordringar och begränsningsfondens fördelning gäller gentemot alla som kan göra

gällande fordringar mot fonden, vare sig fordringarna har anmälts eller inte.

IV AVDELNINGEN

AVTAL OM BEFORDRAN TILL SJÖSS

13 kap.

Om transport av styckegods

Allmänna stadganden om transport av styckegods

1 §

Definitioner

I detta kapitel avses med

- 1) *transportör* den som ingår avtal med en avsändare om transport av styckegods till sjöss,
- 2) *undertransportör* den som i enlighet med ett uppdrag av transportören utför transporten eller en del av den,
- 3) *avsändare* den som ingår avtal med en transportör om transport av styckegods till sjöss,
- 4) *avlastare* den som avlämnar godset för transport,
- 5) *transportdokument* ett konossement eller annat dokument som utfärdas till bevis om transportavtalet,
- 6) *konventionen* 1924 års internationella konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement i dess lydelse enligt 1968 års ändringsprotokoll (FördrS 9/85), (Haag-Visbyreglerna), jämte 1979 års protokoll om ändring av nämnda protokoll (FördrS 10/85), och
- 7) *konventionsstat* en stat som är bunden av konventionen.

2 §

Kapitlets 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. Beträffande 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 när

- 1) den avtalade lastningshamnen ligger i en konventionsstat,
- 2) den avtalade lossningshamnen 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 Finland, Danmark, Norge eller Sverige,

4) transportdokumentet har utfärdats i en konventionsstat, eller om

5) i transportdokumentet bestäms att konventionen eller lag som grundas på konventionen skall gälla.

Om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Finland, Danmark, Norge eller Sverige får dock överenskommas att avtalet om sjötransport skall vara underkastat lagen i en annan bestämd konventionsstat.

3 §

Certepartifart

Stadgandena i detta kapitel är inte tillämpliga 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.

4 §

Avtalsbestämmelser

En bestämmelse i ett transportavtal eller transportdokument är ogiltig i den mån den avviker från stadgandena i detta kapitel eller från stadgandena i 19 kap. 1 § 1 mom. 4 punkten och 2 mom. 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 5, 8—11 och 14—23 §§ och utgör inte heller hinder mot att det tas in bestämmelser i transportavtalet om gemensamt haveri. Transportören får även 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 konventionens eller lagens bestämmelser till avsändarens, avlastarens eller mottagarens nackdel är ogiltiga.

Är det med hänsyn till godsets ovanliga beskaffenhet eller tillstånd eller de särskilda förhållandena eller villkor under vilka transporten skall utföras, 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

5 §

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 ett sådant skick att det bekvämt och säkert kan tas ombord, stuvats, transporterats och lossas.

6 §

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 transporterera godset, om han inte genom skäliga åtgärder kan göra det lämpat för transport.

7 §

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 nödvändiga.

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.

8 §

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 nödvändiga. Godset skall vid behov märkas på lämpligt sätt.

9 §

Kvitto på mottagandet av godset

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

Om utfärdande av konossement och andra transportdokument stadgas i 42—59 §§.

10 §

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 betalas endast om godset har gått förlorat till följd av sin egen beskaffenhet, 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 41 §.

Förutbetald frakt skall betalas tillbaka om transportören enligt 2 mom. inte har rätt till frakt.

11 §

Frånträdande och avtalsbrott

Frånträder 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 ett väsentligt avtalsbrott. Om transportören vill häva avtalet, skall han meddela detta inom skälig tid efter det att avsändaren har gjort en förfrågan därom, dock senast när godset tas emot 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, har transportören rätt till ersättning för fraktförlust och annan skada. Transporten får inte krävas avbruten, om avbrottet skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för transportören eller någon annan avsändare.

Vad som i 14 kap. 32 § 2—4 mom. stadgas om de omständigheter som påverkar bestämmandet av ersättningen har motsvarande tillämpning i fråga om transport av styckegods.

Transporten

12 §

Transportörens plikt att ta till vara lastägarens intressen

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

Transportören skall se till att det fartyg som används för transporten är sjövärdigt, vari också 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 tas emot, transporterats 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.

13 §

Däckslast

Gods får transporterats 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 transporterats på däck, skall detta anges i

transportdokumentet. Har så inte skett skall transportören visa att transport på däck har avtalats. Transportören får inte åberopa ett sådant avtal mot tredje man som har förvärvat konossement i god tro.

Om ansvar för däckslast stadgas i 34 §.

14 §

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.

15 §

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 utan oskäligt uppehåll, får transportören i stället välja en annan lämplig lossningshamn.

I fråga om frånträdande av transportavtalet på grund av krigsfara tillämpas 14 kap. 38 och 40 §§.

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 stadganena i 14 kap. 21 §.

16 §

Transportörens behörighet att handla på lastägarens vägnar

Blir det nödvändigt att vidta särskilda åtgärder för att bevara eller transportera godset eller i övrigt ta till vara 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 12 § 3 mom.

17 §

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 åtgärdena eller utgifterna avsåg.

Utlämnande av godset

18 §

Transportörens utlämnande av godset

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

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

19 §

Mottagarens skyldighet att betala frakt och andra fordringar

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

Om godset har lämnats ut på något 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 annars insåg eller borde ha insett att transportören inte hade fått betalt.

20 §

Rätt att hålla inne godset

Har transportören fordringar enligt 19 § eller

andra fordringar för vilka säkerhet finns genom sjöpanträtt i godset enligt 3 kap. 9 §, 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.

21 §

Uppläggnings av gods

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

Underrättelse om att godset har lagts upp skall lämnas enligt 12 § 3 mom. I underrättelsen skall anges en skälig frist efter vars slut försäljning av godset eller annat förfogande över det kan ske enligt 22 §.

22 §

Transportörens förfogande över gods som inte avhämtas

Sedan fristen enligt 21 § 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 20 §. 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 något annat försvarligt sätt.

23 §

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 försäljning ändå sker utan att fordringarna täcks, är avsändaren ansvarig för bristen.

Transportörens skadeståndsansvar

24 §

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 tar emot 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 1 mom.

1) när han har lämnat ut godset till mottagaren,

2) om mottagaren inte tar emot godset från transportören när detta har 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 en myndighet eller någon annan till vilken godset måste överlämnas enligt lag eller bestämmelser som gäller i lossningshamnen.

25 §

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 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. Transportören skall visa i vilken utsträckning skadan inte är att hänföra till fel eller försummelse på hans sida.

26 §

Ansvar för skada på grund 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. Transportören skall till befrielse från ansvar visa att sådan omsorg har iakttagits.

27 §

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 i 1 mom. avsedda risker, är han inte ansvarig, 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.

28 §

Ansvar för dröjsmålsskada

Transportören är ansvarig enligt 25—27 §§ 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 2 mom. skulle ha lämnats ut, får ersättning krävas såsom för förlust av godset enligt 25 §.

29 §

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 avtalet lämnades ut eller skulle ha lämnats ut.

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

30 §

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 en särskild dragningsrätt anges i 23 kap. 2 §.

31 §

Ansvarsgränsen för enhetslastat gods

Har en container, lastpall eller liknande transportanordning använts för att sammanföra godset, skall vid tillämpning av 30 § varje kolli eller annan enhet som enligt transportdokumentet har förpackats i transportanordningen anses som ett kolli eller en enhet. I övrigt skall godset i transportanordningen anses som en enhet. Har själva transportanordningen gått förlorad eller skadats, skall denna anses som en särskild enhet, om den inte ägs eller på annat sätt har hållits till handa av transportören.

32 §

Ansvar som inte grundar sig på transportavtalet

Vad som i detta kapitel stadgas om frihet från och begränsning av transportörens ansvar gäller även om talan mot honom inte grundas på transportavtalet.

Vad som i detta kapitel stadgas 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 uppdragets fullgörande.

Det sammanlagda ansvaret som kan åläggas transportören och de personer som han svarar för får inte överstiga ansvarsgränserna enligt 30 §.

33 §

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

Rätt till ansvarsbegränsning föreligger inte

för den som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

34 §

Ansvar för däckslast

Transporteras gods på däck i strid med 13 § är transportören, oavsett 25—28 §§, ansvarig för skada som uteslutande är en följd av transporten på däck. I fråga om ansvarets omfattning gäller 30 och 33 §§.

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

35 §

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. Transportören skall visa att skadan har orsakats av en sådan händelse.

Förbehåll enligt 2 mom. är dock utan verkan, om talan inte kan väckas mot undertransportören vid en domstol som anges i 60 §.

36 §

Undertransportörens ansvar

Undertransportören är ansvarig enligt samma regler som transportören för den del av transporten som han utför. Stadgandena i 32 och 33 §§ 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.

37 §

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 30 §, om inte annat följer av 33 §.

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

38 §

Reklamation

Har godset lämnats ut utan att mottagaren skriftligen underrättat transportören om förlust eller skada som han har eller borde ha iakttagit, och om förlustens eller skadans allmänna art, anses godset utlämnat sådant det har beskrivits i transportdokumentet, om annat inte visas. Om förlusten eller skadan inte kunde iakttagas vid utlämnandet, gäller detsamma om sådan underrättelse inte har lämnats senast tre 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.

39 §

Bidrag vid gemensamt haveri

Vad som i 24—38 §§ stadgas 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 ett sådant bidrag eller för bärgarlön som mottagaren har betalt.

Avsändarens skadeståndsansvar

40 §

Allmän regel om skadeståndsansvaret

Avsändaren är inte ansvarig för skada, inbepripet skada på fartyget, som har uppkommit

för transportören eller undertransportören utan att 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 för skada som har uppkommit utan fel eller försummelse av honom själv eller någon som han svarar för.

41 §

Farligt gods

Har avsändaren överlämnat farligt gods till transportören eller till en undertransportör utan att enligt 7 § upplysa om godsets farliga beskaffenhet och om nödvändiga säkerhetsåtgärder och har den som tar emot godset inte heller annars 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 tagit hand om 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.

Konossement och andra transportdokument

42 §

Konossement

Med konossement (*bill of lading*) förstås ett dokument som

1) utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har tagit emot 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 god-

sets transport och utlämnande, när det gäller 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, om inte konossementet innehåller en hänvisning till dem.

43 §

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.

44 §

Avlastarens rätt att få konossement

När transportören har tagit emot 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 det 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.

45 §

Befälhavarkonossement

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

46 §

Konossementets innehåll

Ett 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 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 denne har angetts av avlastaren,

6) den i transportavtalet angivna lastningshamnen och den dag då transportören tog emot 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 4 § 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.

47 §

Avsaknad av uppgifter i konossementet

Ett dokument som uppfyller kraven enligt 42 § 1 mom. utgör konossement även om uppgift som anges i 46 § saknas.

48 §

Transportörens undersökningsplikt

Transportören skall i skälig omfattning undersöka att de uppgifter om godset som tas in i konossementet enligt 46 § 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.

49 §

Konossementets bevisverkan

Konossementet gäller som bevis om att godset har tagits emot eller, om ombordkonossement har utställts, lastats såsom det har beskrivits i konossementet, om annat inte visas eller förbehåll har gjorts enligt 48 §. Saknas uppgift om godsets och förpackningens synliga tillstånd 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 46 § 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 löst in 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 48 § om förbehållet inte innehåller en uttrycklig anmärkning om uppgiftens oriktighet.

50 §

Ansvar för vilseledande uppgifter i konossement

Lider tredje man skada genom att lösa in 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 konossementet, är transportören på mottagarens begäran skyldig att uppge om avlastaren har åtagit sig att hålla transportören skadeslös för oriktig eller ofullständig uppgift (indemnitetsförklaring) och även att låta mottagaren få del av en sådan förklaring.

51 §

Avlastarens garantiansvar

Avlastaren ansvarar mot 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 ändå inte ansvarig om detta har gjorts i syfte att vilseleda förvärvare av konossementet. I ett sådant fall svarar avlastaren inte heller enligt 1 mom.

52 §

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 överlåtelse 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 visa upp ett konossementsexemplar. Lämnas godset ut på en annan plats, måste dessutom de övriga exemplaren återlämnas eller säkerhet ställas för anspråk som innehavaren av utlöpande exemplar kan göra gällande mot transportören.

53 §

Flera konossementsinnehavare

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

54 §

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.

55 §

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 betala på grund av det förkomna konossementet.

56 §

Förvärv av konossement i god tro

Överlåter den som framträder som rätt innehavare av konossement enligt 52 § olika exemplar av ett order- eller innehavarkonossement till flera personer, har den som först tar emot ett exemplar i god tro rätt till godset. Om godset har lämnats ut på bestämmelseorten till innehavaren av ett annat exemplar, är denne inte skyldig att lämna ifrån 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.

57 §

Stopningsrätt

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.

58 §

Sjöfraktsedel

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

1) utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har tagit emot 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 44 §, om avsändaren inte har avstått från sin rätt att utse en annan mottagare.

59 §

Sjöfraktsedelns innehåll och bevisverkan

En sjöfraktsedel skall innehålla uppgift om det gods som har tagits emot för transport, avsändaren, mottagaren och transportören, transportvillkoren samt frakt och andra kostnader som skall betalas av mottagaren. Det som stadgas i 46 § 3 mom. och 48 § har motsvarande tillämpning.

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

Lösning av tvister

60 §

Avtalsvillkor om behörig domstol

Ett avtal som har ingåtts innan en 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 den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger.

Vad som stadgas i 1 mom. utgör inte hinder för en part att väcka talan vid domstol för den ort som har angetts i transportavtalet. Efter det att en tvist har uppkommit får parterna fritt avtala hur den skall behandlas.

Om ett konossement har utfärdats enligt ett certeparti som innehåller bestämmelser om behörig domstol eller skiljemannaförfarande utan att konossementet uttryckligen anger att dessa bestämmelser är bindande för innehava-

ren av konossementet, får transportören inte åberopa bestämmelserna mot en innehavare av konossementet som har förvärvat det i god tro.

Vad som stadgas i 1 mom. gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Finland, Danmark, Norge eller Sverige, eller om annat följer av konventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område och därtill hörande protokoll (FördrS 44/93).

61 §

Skiljeklausuler

Utän hinder av vad som stadgas i 60 § 1 mom. får parterna skriftligen överenskomma att tvister skall lämnas till slutligt avgörande av skiljemän. Som en del av skiljeavtalet gäller alltid att skiljeförfarandet efter kärandens val skall försiggå i en av de stater där en ort som avses i 60 § 1 mom. är belägen samt att skiljemännen skall tillämpa stadgandena i detta kapitel.

Oavsett vad som har avtalats i skiljeavtalet, har stadgandena i 60 § 2 och 3 mom. motsvarande tillämpning.

Vad som stadgas i 1 mom. gäller inte om varken den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger i Finland, Danmark, Norge eller Sverige.

14 kap.

Om befraktning av fartyg

Allmänna stadganden

1 §

Kapitlets tillämpningsområde och 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

1) *bortfraktare* den som genom avtal bortfraktar ett fartyg till annan, *befraktaren*,

2) *avlastare* den som avlämnar godset för lastning,

3) *resebefraktning* befraktning enligt vilken frakten skall beräknas per resa,

4) *konsekutiva resor* ett visst antal resor som

utförs efter varandra enligt ett befraktningsavtal som avser ett bestämt fartyg.

5) *tidsbefraktning* befraktning enligt vilken frakten skall beräknas för tid, och

6) *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.

2 §

Avtalsfrihet

Stadgandena i detta kapitel tillämpas inte i den mån något 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 Finland och i fart mellan Finland, Danmark, Norge och Sverige får stadgandena i 27 § inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastare, resebefraktare eller mottagare. Detsamma gäller stadgandena i 19 kap. § 1 mom. 4 punkten och 2 mom. I befraktningsavtalet får dock tas in bestämmelser om gemensamt haveri. 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 13 kap. 2 § 1 och 2 mom. får stadgandena i 18 § om utfärdande av konossement inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avlastaren.

Stadgandena i detta kapitel får inte heller åsidosättas genom avtal när detta följer av vad som stadgas i 5 §.

3 §

Befraktning av ett bestämt fartyg

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 någon annan än befraktaren. Detta gäller även om fartyget skall gå i ballast för att påbörja en ny resa.

4 §

Överlåtelse av befraktningsavtal

Överlåter befraktaren sina rättigheter enligt befraktningsavtalet till någon 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 till överlåtelsen, upphör bortfraktarens ansvar enligt avtalet.

5 §

Tramponossement

Utfärdar bortfraktaren konossement för gods som befordras med fartyget, bestämmer konossementet villkoren för befordringen och utlämnandet av godset när det 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 13 kap. 45—57 §§ gäller även konossement som avses i 1 mom. När det följer av 13 kap. 3 § att stadgandena om transport av styckegods skall tillämpas på konossementet, bestäms bortfraktarens ansvar och rättigheter i förhållande till tredje man enligt 13 kap. 4 och 24—40 §§.

Resebefraktning

Inledande stadganden om resebefraktning

6 §

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.

7 §

Sjövärdighet

Resebortfraktaren skall se till att fartyget är sjövärdigt, vari också 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 tas emot, befordras och bevaras.

8 §

Resebefraktarens val av lastnings- och lossningshamn

Ger befraktningsavtalet resebefraktaren rätt att välja lastnings- eller lossningshamn, skall fartyget gå till den hamn som han anvisar, om 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 om han inte 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 ett sådant sätt att den sammanlagda längden av lastresorna respektive ballastresorna enligt avtalet blir väsentligen densamma. I annat fall är resebefraktaren skyldig att betala ersättning för fraktförlost.

Resebefraktaren får inte ändra valet av hamn eller resa.

9 §

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.

Lastningstid

10 §

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.

11 §

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 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 det antal timmar som vanligen används till lastning.

12 §

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.

13 §

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 skäligen borde ha räknat med när avtalet ingicks. Däremot inräknas uppehåll på grund av fartygets förhållning.

14 §

Överliggetid

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

Överliggetiden beräknas i löpande dagar och timmar från liggetidens utgång. Vad som stadgas i 13 § 2 mom. har motsvarande tillämpning i fråga om överliggetid.

15 §

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 skall betalas 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 tilläggs-tid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggs-tiden, får resebortfraktaren häva befraktningsavtalet och kräva ersättning för förlust som beror på att resan inte kommer till stånd.

Lastning

16 §

Lastning och stuvning

Följer inte något 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 resebefraktaren sörja för lastningen och

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 13 kap. 13 § motsvarande tillämpning.

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

17 §

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.

Vad som stadgas i 13 kap. 6—9 §§ har

motsvarande tillämpning i fråga om avlämnande och lastning av gods vid resebefraktning.

18 §

Ombordkonossement

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

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

Utfärdas enligt befraktningsavtalet konossement med andra villkor än dem som följer av avtalet och detta medför en ökad ansvarighet för resebortfraktaren, skall resebefraktaren hålla honom skadeslös.

Resan

19 §

Resebortfraktarens omsorgsplikt

Resan skall utföras med tillbörlig skyndsamhet och i övrigt på ett försvarligt sätt. Vad som i 13 kap. 12 § 1 och 3 mom. samt 16 § stadgas om transportörens skyldighet och rätt att handla för lastägarens räkning och i 17 § om lastägarens ansvar för vidtagna åtgärder har motsvarande tillämpning vid resebefraktning.

20 §

Deviation och substituthamn

Deviation får endast företas för att rädda personer eller bärga fartyg eller gods eller av någon annan skäligen 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.

21 §

Avståndsfrakt

Har en del av resan utförts när befraktningsavtalet hävs eller faller bort eller när godset av någon annan anledning lossas i en annan hamn än den avtalade lossningshamnen, har resebortfraktaren rätt till avståndsfrakt. Stadgan-

dena i 24 § har motsvarande tillämpning i fråga om avståndsfrakt.

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 om avståndsfrakt får hänskjutas till utredning och avgörande genom dispasch. Därvid skall stadgandena om dispasch vid gemensamt haveri gälla i tillämpliga delar.

22 §

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 personer eller egendom som gör det oförsvarligt att behålla godset ombord.

Lossning och utlämnande av godset

23 §

Lossning

I fråga om lossningsplats, lossningstid och lossning av godset har 9—17 §§ motsvarande tillämpning. Därvid skall det som stadgas 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 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 bortscaffas 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 27 §.

24 §

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 på resebefraktarens sida eller om resebortfraktaren har sålt godset för ägarens räkning eller har lossat, oskadliggjort eller förstört det enligt 22 §.

Förutbetald frakt skall betalas tillbaka om resebortfraktaren enligt 1 mom. inte har rätt till frakt.

25 §

Mottagarens och resebefraktarens ansvar för frakt

Genom att ta emot godset blir mottagaren skyldig att betala frakt och andra fordringar i enlighet med stadgandena i 13 kap. 19 §.

Resebortfraktaren får under alla omständigheter kräva betalning av resebefraktaren i enlighet med 13 kap. 23 §.

Resebortfraktaren har rätt att hålla inne godset i enlighet med 13 kap. 20 §.

26 §

Uppläggnings 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 uppläggnings.

Om mottagaren vägrar att ta emot 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 i säkert förvar. Mottagaren och resebefraktaren skall underrättas om uppläggnings.

I underrättelsen enligt 1 och 2 mom. 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 stadgandena i 13 kap. 22 § motsvarande tillämpning.

27 §

Lastskada och dröjsmål med utlämnandet

Resebortfraktaren är ansvarig enligt 13 kap. 24—35 och 37—39 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård. Vad som i 13 kap. 36 § stadgas om undertransportörens ansvar 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 även åberopa stadgandena i 5 §.

Avtalsbrott och hinder på resebortfraktarens sida

28 §

Kancelleringsstid

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

Anmäler resebortfraktaren att fartyget ankommer efter det att tiden har löpt ut och uppger han 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 kancelleringsstid.

29 §

Dröjsmål och annat avtalsbrott

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

Sedan lastning har skett får resebefraktaren inte häva avtalet, om lossning av godset skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för någon annan befaktare. Vid konsekutiva resor får resebefraktaren inte häva avtalet i fråga om en enstaka resa, om inte 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 det att

han måste antas ha fått kännedom om avtalsbrottet. Gör han inte det går hävningsrätten förlorad.

30 §

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 även om han enligt avtalet har rätt att sätta in ett annat fartyg än det avtalade.

31 §

Resebortfraktarens skadeståndsansvar

Uppkommer till följd av dröjsmål eller annat avtalsbrott på resebortfraktarens sida en skada som inte omfattas av 27 §, har 13 kap. 25 och 26 §§ om ansvar för sakskada samt skada på grund av oaktsam navigering och brand motsvarande tillämpning.

Avtalsbrott och hinder på resebortfraktarens sida

32 §

Frånträdande före lastningens slut

Frånträder resebortfraktaren befraktningsavtalet innan lastningen har börjat eller har han, efter att på något sätt ha gett uttryck för detta, 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 denna är oväsentligt för resebortfraktaren i förhållande till de återstående resorna.

Vid bestämmande av ersättningen skall hänsyn tas till om resebortfraktaren utan skäl原因ledning har underlåtit att ta med annat gods.

Rätt till ersättning föreligger inte om möjligheten att avlämna, befodra eller föra in godset i bestämmelseorten måste anses utesluten till följd av omständigheter som resebortfraktaren inte borde ha räknat med när avtalet ingicks, såsom export- eller importförbud eller någon annan åtgärd av myndighet, förstörelse av allt gods av det slag som avtalet avser eller en

därmed jämförlig händelse. Detsamma gäller om avtalet avser bestämt gods som har förstörts genom en olyckshändelse.

Om resebortfraktaren vill åberopa en omständighet som avses i 3 mom., skall han inom skäl原因 tid lämna motparten meddelande om detta. Gör han inte det blir han skyldig att ersätta den skada som kunde ha undvikits om meddelande hade lämnats i tid.

33 §

Hävningsrätt

Får resebortfraktaren frånträda befraktningsavtalet utan att skadeståndsansvar föreligger enligt 32 § 3 mom., får även resebortfraktaren frånträda avtalet om han meddelar detta inom skäl原因 tid.

Om resebortfraktaren inte avlämnar allt det gods som avtalet gäller, får resebortfraktaren förelägga resebortfraktaren en bestämd tilläggs-tid inom vilken resebortfraktaren skall betala ersättning eller ställa säkerhet. Är tiden inte oskäligt kort och har ersättningen inte betalats eller säkerhet inte ställts inom tilläggs-tiden, får resebortfraktaren häva avtalet. Han har även rätt till ersättning enligt 32 §.

34 §

Frånträdande efter lastning

Sedan lastning har skett har resebortfraktaren inte rätt att få godset lossat eller resan avbruten, om detta skulle medföra väsentlig skada eller olägenhet för resebortfraktaren eller någon annan befraktare. Vad som i 32 och 33 §§ stadgas om frånträdande före lastningens slut och om hävningsrätt har därvid motsvarande tillämpning.

35 §

Dröjsmål med lastning

Har överliggetiden avtalats och har resebortfraktaren vid lastningstidens utgång inte avlämnat godset eller endast avlämnat en del av det, har vad som i 32 och 33 §§ stadgas om frånträdande före lastningens slut och om hävningsrätt motsvarande tillämpning. 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 ett sådant fall har 32 och 33 §§ motsvarande tillämpning.

36 §

Annat dröjsmål

Fördröjs fartyget efter lastningen eller under resan och beror detta på ett förhållande på resebefraktarens sida, har resebortfraktaren rätt till ersättning, om 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 26 §.

Blir vid konsekutiva resor frakt, ersättning för överliggetid eller andra fordringar enligt befraktningsavtalet inte betalda i rätt tid, får resebortfraktaren förelägga en bestämd tilläggs-tid för betalningen. Är tiden inte oskäligt kort och betalas fordringen inte inom tilläggs-tiden, 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.

37 §

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 vid delbefraktning har orsakat skada på annat gods ombord på fartyget.

Befraktningsavtalets bortfall

38 §

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 avtalet i dess helhet, om det kan ske utan väsentlig skada eller olägenhet för någon annan befraktare, om det inte, efter uppmaning, betalas ersättning eller ställs säkerhet för fraktförlust och annan skada.

39 §

Konsekutiva resor

Vid konsekutiva resor får frånträdande enligt 38 § 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 38 § ske endast om faran är av väsentlig betydelse för fullgörelsen av avtalet.

40 §

Kostnader för uppehåll

Blir fartyget, sedan lastningen har börjat, på grund av fara som avses i 38 § uppehållet i lastningshamnen eller i en 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.

41 §

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 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 skälighet tid efter det att han har fått anmälan begär att resan skall utföras.

Kvantumkontrakt

42 §

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.

43 §

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.

44 §

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 ett lämpligt sätt över avtalsperioden. Därvid skall han beakta storleken av de fartyg som skall användas.

45 §

Anmälan om skeppning

Befraktaren skall anmäla skeppning i skäligh

tid. I anmälan skall anges när godset senast kommer att vara klart för lastning.

46 §

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 skälighet 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, om inte överskridandet beror på förhållanden utanför befraktarens kontroll och inte är väsentligt.

47 §

Utförandet av resorna

När bortfraktaren har lämnat anmälan som avses i 46 § tillämpas stadgandena om resebefraktning eller stycke-godstransport på den befordran som skall utföras.

Om bortfraktarens skyldighet att utföra en särskild resa bortfaller 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.

48 §

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 46 § i överensstämmelse med gällande skeppningsplan eller häva avtalet beträffande den ifrågakvarande resan.

Ger dröjsmålet anledning att räkna med att det uppkommer väsentligt dröjsmål med anmä-

lan 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 32 § 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. om rätt till ersättning har därvid motsvarande tillämpning.

49 §

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 tilläggstiden gäller.

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

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

50 §

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, att de återstående resorna bortfaller.

Vid slutet av varje resa enligt avtalet har bortfraktaren rätt att hålla inne lasten till säkerhet för fordringar enligt avtalet. I förhål-

lande till tredje man gäller detta bara om fordringen har antecknats i konossementet.

51 §

Krigsfara

Inträder det under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller en väsentlig ökning av krigsfaran och är detta 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

52 §

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 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 nå närmaste användbara bunkringshamn. Tidsbefraktaren skall överta bränslet och betala för det efter priset i denna hamn.

53 §

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.

Besiktningens utlåtandet utgör bevis om farty-

gets och utrustningens skick samt omfattningen av kvarvarande bränsle, om annat inte visas.

54 §

Avlämnande av fartyget till sjöss

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

Besiktning som avses i 53 § skall företas i den första hamn som fartyget anlöper efter avlämnandet. Om det vid besiktningen 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 56 §, bortfaller tidsbortfraktarens rätt till frakt från avlämnandet.

55 §

Kancelleringstid och 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 eller lastningsanmälan inte har lämnats före fristens utgång. Skall fartyget i övrigt avlämnas inom en bestämd tid, får tidsbefraktaren häva avtalet om tiden överskrids.

Anmäler tidsbortfraktaren att fartyget kommer för sent och uppger han 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.

56 §

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. Rätt till avdrag på frakten eller hävning av befraktningsavtalet föreligger dock inte om tidsbortfraktaren avhjälper felet utan ett sådant

dröjsmål som enligt 55 § ger tidsbefraktaren rätt att häva avtalet.

57 §

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 en egenskap eller utrustning som kan anses tillförsäkrad.

Utförande av resorna

58 §

Tidsbefraktarens förfoganderätt

Tidsbortfraktaren skall under befraktningsperioden utföra de resor som tidsbefraktaren begär i överensstämmelse med befraktningsavtalet. Vad som i 52 § 2 mom. stadgas om fartygets skick och utrustning har därvid motsvarande tillämpning.

Tidsbortfraktaren är inte skyldig att utföra en resa vid vilken fartyget, personer ombord eller lasten kan 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, om 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.

59 §

Underrättelseplikt

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

för tidsbefraktaren. Tidsbefraktaren skall underrätta tidsbortfraktaren om planerade resor.

60 §

Bränsle

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

61 §

Lastning och lossning

Tidsbefraktaren skall sörja för 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 overtidsarbete 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.

62 §

Konossement vid tidsbefraktning

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 mottagare som inte visar sin behörighet 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.

63 §

Lastskada och dröjsmål med utlämnandet

Tidsbortfraktaren är ansvarig i förhållande till tidsbefraktaren enligt 13 kap. 24—35 §§ och 37—39 §§ för skada till följd av att gods går förlorat, skadas eller försenas medan det är i hans vård. Vad som i 13 kap. 36 § stadgas om undertransportörens ansvar har motsvarande tillämpning.

En mottagare som inte är tidsbefraktaren har också rätt till ersättning enligt 1 mom. Om mottagaren innehar konossement som har utfärdats av tidsbortfraktaren får han även åberopa stadgandena i 5 §.

64 §

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 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 61 § 2 mom., vid utförande av tidsbefraktarens anvisning eller vid annat avtalsbrott.

65 §

Skada på fartyget

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

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

66 §

Gemensamt haveri och bärgning

Fraktens bidrag till gemensamt haveri skall betalas av tidsbefraktaren. Detsamma gäller bidrag för bränsle och utrustning som tidsbefraktaren har ombord. Om det i gemensamt haveri betalas ersättning 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 16 kap. 7 § 2 mom. (netto bärgarlönen) tillfaller en tredjedel tidsbefraktaren.

67 §

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

68 §

Återlämnande och besiktning

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

Vad som stadgas i 52 § 3 mom., 53 § samt 54 § 1 mom. och 2 mom. första meningen har motsvarande tillämpning i fråga om återlämnandet. Detta gäller även då befaktningsavtalet har hävts eller annars upphört före befaktningsperiodens slut.

69 §

Överskridande av befaktningsperioden

Tidsbortfraktaren är skyldig att låta fartyget anträda en ny resa trots att den avtalade tiden för återlämnandet därigenom överskrids. Den skyldighet föreligger dock inte när överskridandet går utöver det som kan anses skäligt

eller om en bestämd tidsperiod för återlämnandet har avtalats.

För överskridande som är tillåtet 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 skada som dröjsmålet medför för tidsbortfraktaren.

Tidsfrakt

70 §

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.

71 §

Dröjsmål med betalning av tidsfrakt

Betalas tidsfrakten inte i rätt tid skall tidsbefraktaren betala dröjsmålsränta enligt räntelagen senast vid betalningen av nästa tidsfrakt.

Har tidsfrakten inte betalats i rätt tid, skall tidsbortfraktaren meddela tidsbefraktaren detta. När meddelande har avsänts får tidsbortfraktaren inställa fullgörelsen av befaktningsavtalet, inbegripet vägra att lasta gods eller att utfärda konossement. Om betalning inte har tagits emot 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 om inte tidsbefraktaren visar att dröjsmålet med betalningen beror på stadgande i lag, avbrott i den allmänna samfärdseln eller betalningsrörelsen eller något annat liknande hinder som han inte skäligen kunde förväntas ha räknat med när avtalet ingicks och vars följd 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.

72 §

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 för fartygets drift är begränsad på motsvarande sätt.

Upphörande

73 §

Förlust av fartyget

Går fartyget förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, bortfaller befraktningsavtalet 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.

74 §

Krigsfara

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 de merkostnader för krigsförsäkring av fartyget och för krigsrisktilllägg till besättningen som följer av de resor som tidsbefraktaren kräver att fartyget skall utföra.

Inträder under avtalsperioden krig, krigsliknande förhållanden eller en 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.

15 kap.

Om befordran av passagerare och resgods

1 §

Definitioner

Med *bortfraktare* avses i detta kapitel den som genom avtal, yrkesmässigt eller mot ersättning, åtar sig att med fartyg befordra passagerare eller passagerare och resgods.

Med *passagerare* avses den som befordras eller skall befordras med fartyg enligt avtal om passagerarbefordran samt den som med bortfraktarens samtycke medföljer fordon eller levande djur som befordras enligt avtal om godsbefordran.

Med *resgods* avses varje föremål, inbegripet fordon, som befordras för passagerares räkning, under förutsättning att befordringen inte sker enligt certeparti, konossement eller annat dokument som brukar användas vid godsbefordran. Resgods som passageraren bär med sig eller har i sin hytt eller på annat sätt har i sin vård under resan, inbegripet vad han har i eller på sitt fordon, utgör handresgods.

2 §

Kapitlets tillämpningsområde

Med undantag för 4 § 2 och 3 mom. och i den mån annat inte följer av 21 och 22 §§ tillämpas stadgandena i detta kapitel, om inte annat avtalas eller följer av sedvänja.

Stadgandena i detta kapitel gäller inte i den mån befordringen är underkastad ett gällande internationellt fördrag om befordran med annat transportmedel.

Om någon, som varken är passagerare eller är i bortfraktarens tjänst eller utför arbete i fartygets tjänst, följer med fartyget och därvid orsakas skada som avses i 11 eller 12 §, skall vad som i detta kapitel stadgas om befrielse från och begränsning av ansvarighet på bortfraktarens sida tillämpas till förmån för var och en på redarens sida mot vilken ansvarighet kan göras gällande.

3 §

Ombesörjande av fartygets sjövärdighet

Bortfraktaren skall se till att fartyget är

sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat, provianterat och utrustat, samt att passageraren och resgodset befordras skyndsamt och tryggt till bestämmelseorten. Bortfraktaren skall även i övrigt tillgodose passagerarens bästa.

Resgods får inte befordras på däck.

Deviation får göras endast för att rädda människoliv eller bärga fartyg eller gods eller av en annan skälig anledning.

Gäller befordringsavtalet ett bestämt fartyg, får bortfraktaren inte utföra befordringen med ett annat fartyg.

4 §

Passagerarens förpliktelser

Avser befordringsavtalet en bestämd person, får denne inte överlåta sin rätt enligt avtalet till någon annan. Sedan resan har påbörjats får överlåtelse inte äga rum, även om avtalet inte avser en bestämd person.

Passagerarna är skyldiga att iakttaga föreskrifter om ordning och säkerhet under resan.

I fråga om tvångsmedel gäller vad som stadgas i 74 och 75 §§ sjömanslagen (423/78) och vad som i nämnda lag stadgas om arbetstagare har motsvarande tillämpning på passagerare.

Passagerare får föra med sig resgods i skälig omfattning. Känner en passagerare till att hans resgods kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för personer eller egendom, skall han före resans början upplysa bortfraktaren om detta. En motsvarande upplysning skall ges, om resgods, handresgods undantaget, kräver särskild vård. Är resgods av sådan beskaffenhet som nu har sagts, skall detta om möjligt utmärkas på resgodset innan resan börjar.

5 §

Farligt resgods

Bortfraktaren har rätt att vägra passageraren att föra med sig resgods som kan medföra fara eller väsentlig olägenhet för personer eller egendom.

Har sådant resgods tagits ombord utan att bortfraktaren kände till dess beskaffenhet, får han efter omständigheterna föra i land, oskadliggöra eller förstöra det utan skyldighet att ersätta skadan. Detsamma gäller om resgodset, efter att ha tagits ombord med bortfraktarens kännedom om dess beskaffenhet,

visar sig medföra sådan fara eller väsentlig olägenhet för personer eller egendom att det inte är försvarligt att behålla det ombord.

Har resgods orsakat skada för bortfraktaren eller skada på fartyget, är passageraren ersättningskyldig, om han eller någon för vilken han svarar har orsakat skadan genom fel eller försummelse.

6 §

Utlämnande av resgods

Bortfraktaren är inte skyldig att lämna ut annat resgods än handresgods förrän passageraren betalt för resan och för kost eller annan tjänst under resan. Uteblir betalningen, har bortfraktaren rätt att lägga upp godset i säkert förvar och genom offentlig auktion eller på något annat betryggande sätt sälja så mycket av det att hans krav jämte förvarings- och försäljningskostnaderna täcks.

7 §

Förlust av fartyget, dröjsmål och avbrytande av resan

Om befordringsavtalet avser ett bestämt fartyg och detta före resans början går förlorat eller förklaras efter skada inte kunna sättas i stånd, upphör bortfraktarens skyldighet att utföra befordringen.

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

Uppehålls fartyget under resan så att det inte skäligen kan fordras att passageraren avvaktar att resan fortsätts, eller går fartyget förlorat eller förklaras det efter skada inte kunna sättas i stånd, skall bortfraktaren se till att passageraren och dennes resgods befordras till bestämmelseorten på något annat lämpligt sätt och bära kostnaden för detta. Underlåter bortfraktaren detta, har passageraren rätt att häva avtalet.

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

8 §

Frånträdande och avtalsbrott passagerarens sida

Påbörjar passageraren inte resan eller avbry-

ter han den, skall den avtalade befodringsavgiften dock betalas, om inte passagerarens underlåtenhet att påbörja eller fullfölja resan beror av att han insjuknat eller avlidit eller av någon annan skälig anledning och bortfraktaren har underrättats om detta inom rimlig tid.

Är passageraren enligt 1 mom. skyldig att betala den avtalade befodringsavgiften, skall denna dock sättas ned med ett skäligt belopp, om bortfraktaren har medfört en annan passagerare i hans ställe eller om bortfraktaren på något annat sätt har begränsat eller kunde ha begränsat sin skada.

9 §

Krigsfara

Visar det sig sedan befodringsavtalet har ingåtts att resan skulle vara förenad med fara för passageraren eller fartyget till följd av krig, blockad, uppror, oroligheter, sjöröveri eller annat väpnat våld eller att en sådan fara har ökat väsentligt, har vardera parten rätt att frånträda befodringsavtalet även om resan har börjat. Frånträds avtalet, skall vardera parten bära sin kostnad och skada.

10 §

Avdrag från befodringsavgiften

Avbryter passageraren resan på grund av ett förhållande som avses i 8 § 1 mom. eller hävs befodringsavtalet enligt 7 § 3 mom. eller, sedan resan har börjat, enligt 9 §, skall befodringsavgiften betalas med avdrag för det belopp som bestäms med beaktande av den återstående och den avtalade resans längd, tidsåtgång och kostnader.

Har bortfraktaren tagit emot betalning utöver vad som enligt 1 mom. tillkommer honom, skall han betala tillbaka överskottet.

11 §

Bortfraktarens ansvar för personskada och dröjsmål

Bortfraktaren är ansvarig för personskada som drabbar en passagerare på grund av en händelse under resan, om skadan har orsakats genom fel eller försummelse av bortfraktaren eller någon som han svarar för. Detsamma gäller skada på grund av att passageraren

försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan.

12 §

Bortfraktarens ansvar för skada på resgods

Bortfraktaren är ansvarig för skada till följd av att resgods går förlorat eller skadas på grund av en händelse under resan, om skadan har orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för. Detsamma gäller skada till följd av att resgods försenas, även om förseningen inte beror på en händelse under resan. Med försening jämställs dröjsmål med utlämning av resgodset på bestämmelseorten.

Bortfraktaren är inte skyldig att ersätta pengar, värdepapper, konstföremål eller annat särskilt dyrbart resgods, om han inte har tagit emot egendomen för förvaring.

13 §

Jämkning av skadestånd

Har passageraren medverkat till skada som avses i 11 eller 12 §, kan skadeståndet jämkas enligt vad som stadgas i 6 kap. 1 § skadeståndslagen.

14 §

Bortfraktarens befrielse från ansvar

För att gå fri från ansvarighet måste bortfraktaren visa att skada som avses i 11 eller 12 § inte har orsakats genom fel eller försummelse av honom eller någon som han svarar för. I fråga om personskada och förlust av eller skada på handresgods gäller detta endast om skadan har inträffat vid eller i samband med förlisning, sammanstötning, strandning, explosion eller brand eller har uppkommit till följd av fel i fartyget.

15 §

Ansvarsbeloppen

Bortfraktarens ansvar för varje passagerare är begränsat till 175 000 särskilda dragningsrätter (SDR) vid personskada och till 4 150 SDR för dröjsmål vid befodran.

Vid skada på eller förlust eller försening av resgods skall ansvarigheten inte överstiga

1) 1 800 SDR för varje passagerare i fråga om handresgods,

2) 6 750 SDR för varje passagerare i fråga värdeföremål som bortfraktaren har tagit emot för säker förvaring,

3) 10 000 SDR för varje fordon, och

4) 2 700 SDR för varje passagerare i fråga om annat resgods.

I 1 och 2 mom. nämnda begränsningsbelopp avser det sammanlagda ansvaret för alla skador som har inträffat under samma resa. Beloppen avser inte ränta och rättegångskostnader.

Med särskild dragningsrätt avses den beräkningsenhet som anges i 23 kap. 2 §.

16 §

Höjning av ansvarsbeloppen och passagerarens självriskandel

Bortfraktaren kan skriftligen åta sig ett ansvar till ett högre belopp än vad som stadgas i 15 §.

Bortfraktaren har rätt att från skadans belopp göra avdrag med högst följande belopp, som utgör passagerarens självrisk:

1) 150 SDR för varje fordon som skadas,

2) 20 SDR för annan skada på resgods, och

3) 20 SDR för skada på grund av försening av passagerare eller resgods.

Avräkning sker från skadans belopp innan begränsning av ansvaret enligt 15 § prövas.

17 §

Förlust av rätten till ansvarsbegränsning

Bortfraktaren har inte rätt att åberopa stadgandena i 15 och 16 §§ om begränsning av ansvarigheten eller avdrag för självrisk, om det visas att han själv har orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

18 §

Bortfraktarens ansvar för underbortfraktaren

Om befordringen helt eller delvis utförs av någon annan än bortfraktaren, är bortfraktaren dock ansvarig som om han själv hade utfört hela befordringen. Därvid skall stadgandena i detta kapitel iakttas i tillämpliga delar.

Den som i det fall som avses i 1 mom. utför befordringen är ansvarig för sin del av befordringen enligt samma regler som gäller för bortfraktaren. Har bortfraktaren åtagit sig ansvar utöver vad som stadgas i detta kapitel, är den som utför befordringen inte bunden av detta, om han inte skriftligen samtyckt till det.

I den mån både bortfraktaren och en person som avses i 2 mom är ansvariga, svarar de solidariskt.

19 §

Utomkontraktuella krav

Vad som stadgas i detta kapitel om frihet från eller begränsning av bortfraktarens ansvarighet gäller även om talan mot honom inte grundas på befordringsavtalet.

Förs talan mot någon som bortfraktaren svarar för enligt 7 kap. 1 § eller 18 § i detta kapitel, är denne berättigad till samma befrielse från och begränsning av ansvarighet som bortfraktaren. De ersättningsbelopp som bortfraktaren och den som han svarar för skall betala får inte sammanlagt överskrida de gränser för ansvarigheten som stadgas i 15 §.

Vad som stadgas i 2 mom. gäller inte till förmån för den som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

20 §

Rätt att framställa ersättningskrav

Krav på ersättning för personskada eller försening av passagerare får väckas endast av passageraren eller dennes rättsinnehavare eller, vid dödsfall, av den som har rätt till skadestånd enligt 5 kap. skadeståndslagen.

21 §

Avtalsvillkor

Stadgandena i 4 § 2 och 3 mom. får inte åsidosättas genom avtal.

Avtalsvillkor som inskränker passagerarens rättigheter enligt 5 § 3 mom., 6—20 §§ i detta kapitel, 19 kap. 1 § 1 mom. 3 och 5 punkten eller 21 kap. 5 § är ogiltiga

1) vid befordran inom Finland, Danmark,

Norge eller Sverige eller till eller från någon av dessa stater, oavsett vilken lag som i övrigt är tillämplig på befordringen, samt

2) vid annan befordran, om finsk lag är tillämplig på befordringen enligt allmänna finska lagvalsregler.

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

22 §

Bortfraktarens rätt till ansvarsfriskrivning

Utan hinder av vad som stadgas i 21 § får bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet enligt detta kapitel i fråga om passagerare för tiden innan denne går ombord och efter det han har gått i land. Ett sådant förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller sjötransporter mellan fartyg och land vilka omfattas av biljettpriset eller som utförs med transportmedel som bortfraktaren ställer till förfogande.

I fråga om handresgoods som inte finns i eller på ett av passageraren medfört fordon kan bortfraktaren förbehålla sig frihet från ansvarighet enligt detta kapitel för tiden innan handresgodset har förts ombord och efter det att det har förts i land. Förbehåll är dock inte tillåtet när det gäller en sådan transport till eller från fartyget som avses i 1 mom. och inte heller för den tid då handresgodset är i bortfraktarens vård medan passageraren vistas i en terminalbyggnad eller på kaj eller någon annan hamnanläggning.

Är det avtalat att en bestämd del av befordringen skall utföras av någon annan än bortfraktaren, får bortfraktaren, om den andre är namngiven, förbehålla sig frihet från ansvarighet för skada orsakad av en händelse under den del av befordringen som utförs av den andre. Detsamma gäller, om passageraren enligt befordringsavtalet har rätt att helt eller delvis anlita någon annan än bortfraktaren för befordringen.

23 §

Hänvisningsstadgande

Om behörig domstol för tvist som rör ansvarighet på grund av avtal om befordran av passagerare och resgoods stadgas i 21 kap. 5 §.

Om preskription stadgas i 19 kap. 1 §.

V AVDELNINGEN SJÖOLYCKOR

16 kap.

Om bärgning

1 §

Rätt till bärgarlön

Den som bärgar ett fartyg som är förolyckat eller i fara eller ombordvarande gods eller något som hört till ett sådant fartyg eller gods, samt var och en som medverkar vid bärgningen har rätt till bärgarlön. Rätt till andel i lön som skall betalas för sådan bärgning har även den som i samband med den händelse som föranlett bärgningen har räddat människor från fartyget eller medverkat vid deras räddning.

Den som har medverkat vid bärgningsföretaget trots uttryckligt och befogat förbud av fartygets befälhavare har inte rätt till bärgarlön.

Bärgarlön skall, i den mån så krävs, betalas även om ett fartyg som har bärgats av ett annat fartyg tillhör samma ägare som det andra fartyget.

2 §

Bärgarlön i vissa fall

Om någon enligt avtal är skyldig att verkställa bogsering eller lotsning, lösgöra fartyg ur is eller utföra liknande arbete för fartygets räkning, har han inte rätt, om fartyget råkar i fara, att få bärgarlön för hjälp som han enligt avtalet har lämnat fartyget, om inte hjälpen har varit sådan att den inte kan anses ingå i fullgörandet av avtalet.

Om parterna inte kan enas om bärgarlönens storlek, skall denna bestämmas av domstol.

3 §

Lastägarens ansvar för bärgarlön

Har gods eller något som hört till gods bärgats, svarar ägaren med det bärgade, men inte personligen.

4 §

Bestämmande av bärgarlönen

Vid bestämmande av bärgarlönens belopp skall rätten beakta följande omständigheter:

- 1) i första hand
- a) i vilken utsträckning bärgningsföretaget har lyckats,
 - b) den insikt och driftighet med vilken bärgningsarbetet har utförts och den tid och möda som har använts,
 - c) den fara för vilken det bärgade fartyget, dess besättning och övriga personer ombord eller dess last har varit utsatta,
 - d) den fara för vilken bärgarna eller deras redskap har utsatts,
 - e) den fara för vilken bärgarna har utsatt sig att bli ersättningsskyldiga mot en lastägare eller någon annan eller att på annat sätt lida förlust,
 - f) den skada bärgarna har lidit till liv, hälsa eller gods, den utgift eller förlust som bärgarna har haft för utförandet av bärgningen samt värdet av de redskap som har använts vid bärgningen, och
 - g) den omständighet att det vid bärgningen använda fartyget varit särskilt utrustat för bärgningsarbete,

2) i andra hand

värdet av det bärgade.

Har någon som deltagit i bärgningen genom sin skuld orsakat den fara för vilken fartyget har varit utsatt, eller har han vid bärgningen gjort sig skyldig till stöld eller snatteri eller till undandöjljande av bärgat gods eller till någon annan sviklig handling, kan rätten förklara bärgarlönen förverkad eller nedsätta dess belopp enligt det som är skäligt.

5 §

Bärgarlönens belopp

Bärgarlönen får inte sättas högre än till värdet av det bärgade, med frakt och passageraravgifter inberäknat efter avdrag för tull och övriga avgifter, som skall utgå av det bärgade, samt kostnad för förvaring, värdering och försäljning.

Med bärgarlön avses också ersättning för att föra det bärgade i säkerhet och för att fartyg eller andra redskap har använts för sådant ändamål.

6 §

Ogiltigförklarande av bärgningsavtal

Har avtal om bärgning ingåtts medan faran varade och under dess inflytande och prövas villkoren i avtalet inte vara skäliga, får rätten

efter yrkande av någondera parten förklara avtalet helt eller till viss del ogiltigt.

Detsamma gäller i fråga om avtal som ingåtts på något annat sätt, om det belopp som krävs i bärgarlön står i uppenbart missförhållande till värdet av den hjälp bärgarna lämnat.

Vad som stadgas i 4 § 2 mom. skall också tillämpas i det fall att ett avtal om bärgning har ingåtts.

Om bärgarlön har betalats medan faran ännu varade, skall den som vill återkräva något av det betalda väcka talan inom sex månader efter det att betalningen skedde. Gör han inte det har han förlorat sin talan.

7 §

Fördelning av bärgarlönen

Är bärgare inbördes oeniga om bärgarlönens fördelning, bestäms denna av rätten med ledning av de omständigheter som avses i 4 §.

Om ett fartyg har bärgat något under resan, skall av bärgarlönen först betalas ersättning för skada, som genom bärgningen orsakats fartyget, lasten eller någon annan egendom ombord, och för sådana utgifter för bränsle samt löner och kost åt befälhavaren och besättningen, som uppkommit i anledning av bärgningen, likaså ersättning som avses i 3 mom. Av återstoden av bärgarlönen skall redaren erhålla tre femtedelar och resten tillfalla med en tredjedel befälhavaren och med två tredjedelar den egentliga besättningen för att fördelas i förhållande till deras avlöning. Befälhavarens andel skall dock alltid uppgå till minst det dubbla av den högst avlönade sjömannens andel. En lots på fartyget har rätt till del i bärgarlönen som om han var medlem av besättningen och, om han inte är anställd hos redaren, uppbar lön som främste styrman.

Om en sjöman vid bärgningen har gjort en synnerligen förtjänstfull insats eller utsatt sig för synnerlig fara, har han rätt till särskild ersättning. En sjöman som framställer ett krav på sådan ersättning skall inom tre månader efter det att bärgningsföretaget har slutförts anmäla detta hos redaren eller befälhavaren. Om en anmälan har gjorts och parterna inte kommer överens om ersättningen, skall frågan prövas av domstol.

Om det finns särskilda skäl, såsom ändamålet med fartygets resa eller sättet för beräkning av lön eller ersättning åt dem som arbetar i

fartygets tjänst, får bärgarlönen fördelas efter andra grunder än enligt 2 och 3 mom.

Ett avtal om att en mindre del av den bärgarlön, som eventuellt kan förtjänas med fartyget än vad som ovan i denna paragraf sägs skall tillfalla befälhavaren eller besättningen är ogiltigt, om det inte är frågan om ett fartyg som driver bärgningsverksamhet och är särskilt utrustat för detta eller avtalet har ingåtts i samband med påmönstringen och avser utförande av ett visst bärgningsföretag.

Har bärgning utförts av ett finskt statsfartyg som brukas uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift, har vad som i denna paragraf stadgas motsvarande tillämpning. Den del av bärgarlönen som inte tillfaller staten skall dock fördelas mellan de ombordvarande enligt grunder, som fastställs genom förordning. Staten kan utan ansvarighet mot de ombordvarande avstå från bärgarlön.

8 §

Fartygets avgång och utlämnade av last innan bärgarlönen betalats

Innan bärgarlönen har betalats eller säkerhet som bärgaren har godkänt har ställts för den, får ett bärgat fartyg inte utan bärgarens samtycke lämna det ställe dit det efter bärgningen har förts eller bärgat gods tas i besittning av ägaren.

Om fartyget blir uppehållet eller godsets ägare inte får ut godset på grund av att bärgaren vägrar att godkänna erbjuden säkerhet och prövas säkerheten ha varit tillräcklig och godtagbar, skall bärgaren ersätta den skada som har orsakats.

9 §

Bärgarlön för last

Om ett fartyg har bärgat ett annat fartyg som tillhör samma redare, eller dess last får inte fartygets befälhavare företräda lastens ägare, då krav på bärgarlön ur lasten framställs.

Om det inte genast framgår vem lasten tillhör, skall domstolen på bärgarens eller försäkringsgivarens begäran förordna en ojävig och sakkunnig person att som god man företräda lastens ägare i allt som angår ett sådant krav. Detsamma gäller om lastägaren inte utan svårighet eller tidsförlust kan anträffas.

17 kap.

Om haveri

1 §

Gemensamt haveri

I fråga om skada, förlust och kostnad vid gemensamt haveri och fördelningen därav tillämpas om något annat inte avtalas York-Antwerpen-reglerna av år 1974 enligt vad som närmare stadgas genom förordning.

2 §

Dispasch och dispaschör

Utredning och fördelning av gemensamt haveri skall, om något annat inte avtalas, göras genom dispasch i det land och på den ort redaren bestämmer. Dispasch uppgörs i Finland av en dispaschör.

Angående dispasch i ärenden som grundar sig på avtal om sjöförsäkring stadgas i lagen om utredning av ersättningar genom dispaschör i sjöförsäkringsärende (10/53).

Om dispaschören gäller vad som särskilt stadgas om dispaschör.

3 §

Värdering av skada

Skador som i gemensamt haveri har orsakats fartyg eller dess tillbehör skall, om något annat inte avtalas, värderas av besiktnings- och värderingsmän, som har utsetts enligt 18 kap. 17 §, på den ort där reparation verkställs, om sådan görs under resan, och i övrigt på den ort där resan slutar. I fråga om skada på last skall värdering ske senast på den ort där lasten lossas.

4 §

Begäran om upprättande av dispasch

Redaren eller den som i redarens ställe handhar fartygets drift skall utan dröjsmål hos dispaschören begära om upprättande av dispasch och uppge namn och adress på kända sakägare.

Var och en som haveriet rör skall utan dröjsmål lämna till dispaschören alla de handlingar som denne anser nödvändiga för utred-

ningen och fördelningen och i övrigt lämna dispaschören behövliga upplysningar.

5 §

Ägarens ansvar för haveribidrag och redarens rätt att hålla inne gods

Skall haveribidrag betalas av last eller något annat gods, svarar ägaren med godset men inte personligen.

Om redarens rätt att hålla inne gods som svarar för haveribidrag stadgas i 13 kap. 20 § och 14 kap. 25 §. Om godset lämnas ut utan att dess ägare åtar sig personlig ansvarighet för haveribidraget eller utan att ställa säkerhet när ett sådant krav framställs, svarar redaren för haveribidraget i förhållande till de övriga som har del i haveriet.

6 §

Enskilt haveri

Har en skada, förlust eller kostnad orsakats fartyget eller lasten genom en olyckshändelse och skall den inte hänföras till gemensamt haveri eller enligt 13 kap. 15 § 3 mom. eller 14 kap. 40 § fördelas enligt samma grunder, faller den som enskilt haveri på de föremål som har drabbats av skadan eller förlusten eller som har orsakat kostnaden.

Om kostnader som skall hänföras till enskilt haveri har blivit gjorda gemensamt för fartyget och lasten eller en viss del av lasten eller också för delar av lasten som tillhör olika ägare, skall kostnaderna fördelas på de föremål för vilka de tillkommit enligt de grunder som gäller för gemensamt haveri. En kostnad för bärgning av last fördelas på lastens värde och den frakt som skall betalas för godset.

Utredning och fördelning av haveri enligt 2 mom. skall göras genom dispasch på begäran av någon som har del i haveriet.

7 §

Upprättande av dispasch

När dispasch begärs skall dispaschören så snart som möjligt genom kungörelse i officiella tidningen uppmana dem som har del i haveriet att inom en viss förelagd kort tid skriftligen hos dispaschören framställa sina yrkanden och anföra de skäl och ge in de handlingar de vill åberopa. Om en ingiven handling är ofullständig, skall dispaschören, så fort det kan ske,

inbegära nödvändig upplysning av den som har gett in handlingen.

Sedan den i kungörelsen förelagda tiden har löpt ut eller kompletterande handlingar har inlämnats efter uppmaning, skall dispaschören utan dröjsmål och senast två månader därefter på en dag som ges till känna genom anslag på tingsrättens anslagstavla och kungörelse i officiella tidningen, utge dispaschen i två exemplar. Dispaschen skall innehålla underrättelse om inom vilken tid klandertalan angående dispaschen enligt 21 kap. 8 § skall väckas vid domstol.

Dispaschören skall underrätta parterna eller deras ombud om den kungörelse som avses i 1 mom. och om den anslagsdag som avses i 2 mom., om deras boningsort är känd.

Ett meddelande som avses i 3 mom. och i 21 kap. 8 § 2 mom. får skickas per brev.

8 §

Rättande av dispasch

Om gods som har blivit upptaget till ersättning i dispaschen såsom förlorat fås tillbaka eller om skada, förlust eller kostnad som har tagits upp till fördelning senare har blivit ersatt av den som är ersättningsskyldig, skall dispaschen rättas därefter genom en tilläggsberäkning. Upprättande av dispaschen får dock inte fördröjas enbart på grund av att det kan finnas möjlighet att få ett uppoffrat föremål tillbaka eller ersättning för en skada, förlust eller kostnad.

18 kap.

Om dagböcker, sjöförklaring samt annan undersökning av sjöolyckor och besiktning

Om dagböcker

1 §

Skyldigheten att föra skepps- och maskindagbok

På ett fartyg som används i utrikesfart skall, om inte något annat stadgas med stöd av 3 mom., föras skeppsdagbok och om fartyget är maskindrivet dessutom särskild maskindagbok.

Såväl skepps- som maskindagbok skall upprättas enligt fastställt formulär och vara försedd med sidonummering och med förseglad genomdragning.

Om och i vilken omfattning dagbok skall

föras på ett fartyg som används i utrikesfart och har en bruttodräktighet på högst 500 och vars resa inte utsträcks längre västerut än till linjen Lindesnäs — Hanstholm eller till Cuxhaven, och på fartyg i inrikesfart och på fiskefartyg stadgas genom förordning.

Om förande av vissa andra dagböcker stadgas särskilt.

2 §

Förande av skepps- och maskindagbok

Skeppsdagboken förs av befälhavaren eller under hans tillsyn av styrmannen. Maskindagboken förs under befälhavarens tillsyn av maskinchefen eller under dennes tillsyn av maskinmästaren. Anteckningarna i dagboken skall göras efter tidsföljd, i hamn för varje dygn och till sjöss för varje vakt. Vad som sker under en vakt får upptecknas i en kladd, men anteckningarna skall, om det är möjligt, före dygnets utgång införas i dagboken.

Dagboken skall föras med ordning och tydlighet. Det som har blivit infört i den får inte utplånas, överstrykas eller på något annat sätt göras oläsligt, utan en rättelse skall införas på behörigt ställe i dagboken i det fall att en oriktig anteckning har gjorts.

3 §

Uppgifter

I skeppsdagboken skall noggranna uppgifter föras in om vad som inträffar under resan och om det som kan vara till nytta att känna till för redaren, lastägaren, försäkringsgivaren eller någon annan vars rätt kan vara beroende av resans utgång.

I maskindagboken skall uppges det förråd av bränsle och övriga för maskineriets drift behövliga ämnen som finns vid fartygets avgång från hamn, förbrukningen av dessa för varje dygn samt allt annat av vikt som rör maskineriets gång och skötsel.

I maskindagboken skall tiden anges i samma lokaltid, som används i skeppsdagboken. Skeppsuret i maskinrummet skall minst en gång i dygnet jämföras med skeppsuret på kommandobryggan.

Närmare bestämmelser om förande av dagbok meddelas av trafikministeriet.

4 §

Anskaffande av ny dagbok

Om dagboken är fullskriven eller av någon

annan anledning inte användbar eller har den genom olycka gått förlorad, skall befälhavaren, om fartyget befinner sig i en finsk hamn, hos en behörig myndighet ta ut en ny dagbok. Om fartyget är utomlands, skall befälhavaren i överensstämmelse med det fastställda formuläret upprätta en ny dagbok och sedan i första hamn som anlöps låta den finska beskickningen eller, om sådan inte finns på orten, någon annan myndighet genomdra den och förse den med ämbetssigill och intyg om sidornas antal. När en ny dagbok på detta sätt utfärdas eller uppvisas, skall befälhavaren samtidigt visa upp den förra dagboken och låta införa omedelbart efter den sist gjorda anteckningen bevis om att dagboken har uppvisats och att en ny dagbok har utfärdats för fartyget. Om befälhavaren inte kan visa upp den förra dagboken, skall anledningen uppges och anteckning om detta göras i den nya dagboken.

5 §

Rätt att få uppgifter och förvaring av dagbok

Envar skall få sådana uppgifter om en dagboks innehåll som hans rätt är beroende av. Då frågan är om en sammanstötning med ett annat fartyg, gäller detta dock endast i en rättegång där talan förs med anledning av sammanstötningen.

Stadgandena i 1 mom. gäller även i fråga om en dagbok förd på ett danskt, norskt eller svenskt fartyg när fartyget befinner sig i en finska hamn.

Redaren skall förvara en dagbok minst tre år efter dess avslutning. Om talan har väckts inom denna tid med anledning av en händelse som har antecknats i dagboken, skall den förvaras till dess saken har blivit avgjord genom laga kraft vunnit dom.

Vad som i denna paragraf stadgas om en dagbok skall även gälla i fråga om en kladd till dagbok och även på teknisk väg gjord uppteckning om fartygs navigering och gången av dess maskineri.

Om sjöförklaring

6 §

Skyldighet att avge sjöförklaring

Befälhavaren på ett finskt fartyg skall avge sjöförklaring

1) när någon, medan fartyget var på väg, i samband med fartygets drift har eller kan antas ha avlidit eller fått en svår kroppsskada,

2) när i annat fall i samband med fartygets drift någon ombordanställd eller någon annan, som följer med fartyget har eller kan antas ha avlidit eller fått en svår kroppsskada,

3) när någon har avlidit ombord,

4) när allvarlig förgiftning har eller kan antas ha inträffat ombord,

5) när fartyget har sammanstött med annat fartyg eller stött på grund,

6) när fartyget har övergetts till sjöss,

7) när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har uppkommit eller kan antas ha uppkommit antingen på fartyget eller, medan fartyget var på väg, på egendom utanför fartyget, eller

8) när brand, explosion eller förskjutning av någon betydelse har inträffat i lasten.

Sjöförklaring skall avges för ett finskt fartyg också med anledning av en händelse som har inträffat eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift, om sjöfartsverket förordnar eller befälhavaren eller redaren begär det, eller då det är fråga om skada på gods som är av någon betydelse och lastägaren eller lastförsäkringsgivaren begär om sjöförklaring.

Förordnar sjöfartsverket eller begär lastägaren eller lastförsäkringsgivaren att sjöförklaring skall hållas, skall meddelande om detta ges till befälhavaren eller redaren, som skall göra anmälan enligt 7 § 2 mom.

Om undantag från skyldigheten att avge sjöförklarings i vissa fall stadgas i 11 § 2 mom., 14 § 2 mom. och 15 §.

7 §

Avgivande och uppskjutande av sjöförklaring och befälhavarens anmälningsplikt

En sjöförklaring avges inför en sjörättsdomstol enligt 21 kap. 1 § för den ort där händelsen har inträffat eller dit fartyget eller befälhavaren först anländer. En sjöförklaring får dock uppskjutas till dess fartyget anlöper en annan hamn, om avsevärd besparing i kostnader för fartyget eller andra väsentliga fördelar därigenom kan uppnås utan att syftet med sjöförklaringen åsidosätts. Befälhavaren eller redaren skall utan dröjsmål skriftligen underrätta sjöfartsverket om ett sådant uppskov och anledningen till detta.

Befälhavaren skall så snart som möjligt själv

eller genom ombud anmäla sig hos behörig underrätt enligt 1 mom. eller dess ordförande för att avge sjöförklaringen. Anmälan skall vara skriftlig och till den skall fogas en avskrift av den rapport som avses i 8 § och uppgift om hela besättningen och de personer som antas kunna lämna upplysningar i saken, samt om möjligt om alla dem som saken kan angå eller deras ombud.

I Danmark, Norge och Sverige avges sjöförklaring för finskt fartyg inför en domstol som är behörig enligt det landets lag. I övrigt avges sjöförklaring utomlands till sådan finsk beskickning som enligt bemyndigande av utrikesministeriet har behörighet att motta den. Om det lämpligen kan ske skall vid sjöförklaringen delta två av beskickningen tillkallade, i sjöfart kunniga personer, helst finska, danska, norska eller svenska medborgare, mot vilka inte finns jäv som gäller mot domare. På en ort där behörig finsk beskickning inte finns, får sjöförklaring avges inför dansk, norsk eller svensk utlandsmyndighet som enligt sitt hemlands lag får ta emot en sådan förklaring.

Har en sjöförklaring avgetts utomlands eller har undersökning angående orsaken till olyckan verkställts av en utländsk myndighet, skall befälhavaren se till att en av behörig myndighet styrkt avskrift av protokollet som uppgjorts vid förrättningen skickas till sjöfartsverket.

Har fartyg försvunnit eller förolyckats utan att någon blivit räddad, skall undersökning med anledning av händelsen utföras på fartygets hemort, om inte sjöfartsverket bestämmer att undersökningen hålls på någon annan ort.

Närmare bestämmelser om tillämpningen av stadgandena om sjöförklaring meddelas genom förordning.

8 §

Skriftlig rapport

I de fall då sjöförklaring enligt 6 § skall avges, skall befälhavaren utan dröjsmål avge skriftlig rapport om händelsen till sjöfartsverket eller, om fartyget finns utomlands, till närmaste finska beskickning som avses i 7 § 3 mom.

Befälhavaren skall vidare avge rapport

1) när en händelse som avses i 6 § 1 mom. 1 punkten har inträffat i hamn eller på redd,

2) när någon har eller kan antas ha fallit över bord och drunknat,

3) när sjöfartsverket förordnar det med an-

ledning av en händelse som har inträffat eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift,

4) när sjöförklaring har begärts enligt 6 § 2 mom., och

5) när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan antas ha uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget.

I rapporten, som görs genom att fylla i en blankett som har fastställts av trafikministeriet, skall ingå en utförlig beskrivning av den inträffade händelsen och allt som kan vara till ledning vid bedömningen av orsakerna till den och även en fullständig avskrift av det som har antecknats om händelsen i skeppsdagboken och maskindagboken.

En rapport som gäller sammanstötning med ett annat fartyg får inte delges motparten förrän sjöförklaring med anledning av händelsen upptas till behandling av rätten eller någon annan behörig myndighet.

En finsk beskickning som har tagit emot en rapport som avses i denna paragraf skall, så snart behovet av rapporten upphört, utan dröjsmål skicka den till sjöfartsverket.

9 §

Bestämmande av sammanträde för avgivande av sjöförklaring

När anmälan om avgivande av sjöförklaring har gjorts enligt 7 § skall sjörättsdomstolen, om möjligt i enlighet med befälhavarens önskan, sätta ut tiden för sammanträdet för upptagande av sjöförklaring inför rätta och förelägga befälhavaren att därvid visa upp fartygets dagböcker och kladdar till dem i original där sådana förts och de finns i behåll, och även andra handlingar eller föremål som kan ge upplysning i saken, samt i fråga om hörande anmäla för rätten de personer som antas bäst kunna lämna upplysning i saken. Tiden för sammanträdet skall kungöras på rättens anslagstavla eller, om det kan ske utan dröjsmål, genom särskilt meddelande anmälas till de personer som saken kan angå eller deras ombud på orten samt sjöfartsverket och allmänna åklagaren.

Ett föreläggande som avses i 1 mom. får, om det provas nödvändigt, förenas med vite.

De sakkunniga skall utan dröjsmål underrättas om anmälan till upptagande av sjöförklaring. De skall ta del av de handlingar som har

fogats till anmälan samt, om det finns tid för det, för sjörättsdomstolen före sammanträdet ange de frågor som bör utredas från sjöteknisk, maskinteknisk eller annan synpunkt med hänsyn till olyckans art.

10 §

Behandling vid sjörättsdomstol

Vid behandlingen av en sjöförklaring skall rätten försöka få en fullständig utredning om händelsen och dess orsaker. Vid förhandlingens början skall innehållet i fartygets dagböcker och i kladdar till dem i behövliga delar jämföras med varandra och med det exemplar av rapporten enligt 8 § som har fogats till anmälan. Därefter skall först befälhavaren och sedan de personer som har inkallats för att höras i saken, var för sig avge, om det är möjligt, en sammanhängande berättelse om händelsen. Är någons berättelse ofullständig eller obestämd, skall rätten försöka klarlägga vad denne verkligen har iakttagit i fråga om händelsen. Sedan samtliga berättelser har getts, skall befälhavaren och de närvarande parterna ges tillfälle att yttra sig om dem. Därefter skall rätten, om det inte finns laga hinder, låta befälhavaren och de inkallade personerna med ed eller försäkran bekräfta sina berättelser efter det att de har lästs upp ur protokollet.

Rätten får också till förhöret inkalla andra medlemmar av besättningen än dem befälhavaren har anmält och även andra personer som inte hör till besättningen, samt vid behov förrätta syn på fartyget eller olycksstället, och begära utlåtanden av sakkunniga beträffande frågor som förutsätter särskild sakkunskap. De personer som har inkallats eller anlitats har rätt till ersättning av statsmedel enligt rättens prövning.

Om en sjöförklaring avges på någon annan än i 7 § 1 mom. avsedd ort, skall rätten i protokollet göra en anteckning om orsaken till detta.

11 §

Sjöförklaring vid fartygs sammanstötning

Om sjöförklaringen gäller en sammanstötning med ett annat fartyg, får sjörättsdomstolen bevilja uppskov med denna, om sjöförklaringen därigenom kan hållas samtidigt med sjöförklaringen eller motsvarande utredning beträffande det andra fartyget. Ett sådant upp-

skov får inte beviljas för längre tid än vad som är oundgängligen nödvändigt. Om syftet med uppskovet inte kan uppnås, skall rätten, om befälhavaren eller redaren för det fartyg, för vilket sjöförklaring först avges begär det och synnerliga skäl inte talar mot det, förordna att sjöförklaringen helt eller delvis skall hållas inom stängda dörrar och att därvid andra än redaren och allmänna åklagaren samt sjöfartsverkets representant och tullmyndighet inte får närvara.

Om en sammanstötning har skett med ett utländskt fartyg för vilket någon utredning som motsvarar sjöförklaringen inte verkställs, är en sjöförklaring inte nödvändig om inte sjöfartsverket bestämmer något annat.

12 §

Mottagande av sjöförklaring i vissa fall

I fråga om fartyg med hemort i Danmark, Norge eller Sverige skall behörig finsk domstol uppta sjöförklaring när befälhavaren eller fartygets redare eller en behörig myndighet i fartygets hemland anser det vara nödvändigt. Beträffande annat utländskt fartyg upptas sjöförklaring i ett sådant fall, om det finns skäl till det.

Om sjöfartsverket anser att en utredning av en händelse som har inträffat i samband med ett utländskt fartygs drift är nödvändig ur sjösäkerhetssynpunkt och befinner sig fartyget i en finsk hamn, får sjöfartsverket förordna att sjöförklaring skall hållas.

Om en myndighet som avses i 1 mom. anser att en sjöförklaring är nödvändig eller om sjöfartsverket förordnar att en sjöförklaring skall hållas, skall befälhavaren eller redaren underrättas om detta. En sjöförklaring hålls på anmälan av endera av dem enligt 7 § 2 mom.

13 §

Sjöförklaring vid finsk beskickning

Vad som i 10—12 §§ stadgas om sjöförklaring vid domstol gäller i tillämpliga delar sjöförklaring inför en finsk beskickning. Beskickningen får dock inte uppta ed eller försäkran eller utsätta vite.

Ett utdrag ur protokollet som uppgjorts vid behandlingen av sjöförklaringen skall skickas till sjöfartsverket utan avgift. Ett protokollsutdrag ges på begäran åt redaren eller befälhavaren.

14 §

Komplettering av sjöförklaring och beslut om att sådan inte skall avges

Om en sjöförklaring anses vara ofullständig i något avseende, får sjöfartsverket förordna att den skall kompletteras. Stadgandena i 6 § 3 mom. och 7 § har motsvarande tillämpning.

Om en tillfredsställande utredning om en händelse som avses i 6 § finns eller kan väntas bli tillgänglig på något annat sätt, får sjöfartsverket godkänna att en sjöförklaring inte hålls eller att den uppskjuts i avvaktan på en sådan utredning.

Annan undersökning av sjöolyckor

15 §

Undersökning av stora olyckor

Har en händelse som avses i 6 § medfört stora förluster i liv eller egendom eller kan en utredningen annars väntas bli synnerligen omfattande eller invecklad, får trafikministeriet förordna en särskild undersökningskommission för utredning av händelsen och dess orsaker. Kommissionen skall bestå av personer som företräder nödvändig juridisk, nautisk och teknisk sakkunskap. Om en sådan undersökningskommission har förordnats, är en sjöförklaring inte nödvändig. Vid sakens behandling gäller i tillämpliga delar vad som stadgas om sjöförklaring.

Trafikministeriet meddelar närmare föreskrifter om det sätt på vilket kommissionens verksamhet skall bedrivas.

En undersökningskommission som avses i 1 mom. tillsätts inte, om statsrådet med stöd av lagen om undersökning av storolyckor (373/85) har tillsatt en undersökningskommission för undersökning av en olycka eller ett olyckstillbud. Sjöförklaring behövs därvid inte.

Om besiktning- och värderingsmän och förrättande av besiktning

16 §

Besiktning- och värderingsmän

Besiktning och värdering i enlighet med denna lag eller som en redare, en befälhavare eller en sakägare annars vill åberopa som bevis

i mål som handläggs enligt denna lag skall förrättas av officiella besiktnings- och värderingsmän, om inte parterna har kommit överens om något annat eller officiella besiktnings- och värderingsmän inte har kunnat anlitas utan större olägenhet.

17 §

Förordnande av officiella besiktnings- och värderingsmän

Till officiella besiktnings- och värderingsmän förordnar sjörättsdomstolen för en bestämd tid, högst tre år i sänder, ett nödvändigt antal sakkunniga personer. Sjørättsdomstolen kan också återkalla ett meddelat förordnande om det finns anledning därtill. De besiktnings- och värderingsmän som sjörättsdomstolen förordnar är behöriga i hela landet med undantag av landskapet Åland.

18 §

Förfarandet vid förordnande av besiktnings- och värderingsmän

Vid förordnande av besiktnings- och värderingsmän skall det såvitt möjligt tillses att både kunskap i sjöfart och i skepps- och maskinbyggnad samt varukännedom blir företrädda och att besiktnings- och värderingsmännen har förmåga att ge skriftliga utlåtanden.

För förordnande av besiktnings- och värderingsmän skall sjörättsdomstolen av de yrkesföreningar som saken gäller eller annars på lämpligt sätt begära förslag om personer som har färdighet för ett sådant uppdrag och som är villiga att ta emot uppdraget.

19 §

Förrättningsmännens antal och kompetens samt befogenheter

Förrättningsmännen skall vara minst två, ojäviga och utsedda bland sådana officiella besiktnings- och värderingsmän som företräder den sakkunskap förrättningen kräver.

Om flera sakägare begär besiktning och kan de inte enas om förrättningsmännen, skall envar tillkalla lika många.

Förrättningsmännen får förfoga över fartyget och lasten, om det är nödvändigt för att utföra förrättningen noggrant.

20 §

Biträdande sakkunniga

Om de som har kallats att förrätta en viss

besiktning och värdering anser att denna fordrar sådan sakkunskap att den inte behörigen kan verkställas av dem allena, får de tillkalla sakkunniga att delta i förrättningen. I sådant fall får även någon annan än en officiell besiktnings- och värderingsman anlitas för ändamålet.

21 §

Förfarandet vid fartygs förklarande för icke iståndsättligt

Blir det vid besiktningen av ett fartyg fråga om fartyget skall förklaras vara icke iståndsättligt, skall förrättningsmännen anmäla detta till sjörättsdomstolen, som då förordnar en av sina medlemmar att tillsammans med förrättningsmännen pröva och avgöra frågan. Detsamma gäller om en sakägare till sjörättsdomstolen anmäler att en dylik fråga skall prövas av besiktningsmännen.

Förklaras fartyget för icke iståndsättligt, skall detta utan dröjsmål anmälas till sjörättsdomstolen.

22 §

Missnöje med besiktning eller värdering

Är en sakägare missnöjd med en besiktning och värdering som har förrättats av besiktnings- och värderingsmän som han eller någon annan sakägare har tillkallat, har han rätt att av sjörättsdomstolen begära ny besiktning och värdering, om en sådan ännu kan förrättas. Sjørättsdomstolen skall då förordna en av sina medlemmar samt utöver de ovan nämnda besiktnings- och värderingsmännen minst lika många andra officiella besiktnings- och värderingsmän att tillsammans verkställa den nya förrättningen.

23 §

Förrättningsinstrument

En officiell besiktnings- och värderingsman är skyldig att föra förteckning över de förrättningar som han kallats att utföra, tiden för förrättningen, den eller de besiktnings- och värderingsmän som tillsammans med honom har förrättat den, samt hos vilken av dem förrättningsinstrumentet i original förvaras.

En avskrift av instrumentet skall mot lösen ges till en sakägare som begär det.

24 §

Besiktning utomlands

Om fartyget finns utomlands när besiktning eller värdering är nödvändig, skall vad som där gäller om sådan förrättning iakttas.

25 §

Värdering av skada i vissa fall

Har fartyget under resan lidit skada som föranleder betydande iståndsättning eller längre uppehåll, skall befälhavaren anordna besiktning och värdering av fartyget. Besiktningsoch värderingsmännen skall uppskatta den uppkomna skadan och värdet av fartyget i skadat skick, och även ge utlåtande om de åtgärder som bör vidtas för att avhjälpa skadan, samt beräkna nödvändiga kostnader för detta. Om fartyget sätts i stånd, skall sedan arbetet har avslutats genom en ny besiktning granskas om fartyget är i ett sådant skick att den planerade resan kan utföras.

Har lasten under resan lidit betydande skada eller finns det anledning att befara att lasten är i ett sådant tillstånd att särskilda åtgärder är nödvändiga för dess bevarande eller är lossning nödvändig på grund av skada på fartyget, skall befälhavaren anordna besiktning av lasten. Om lasten anses vara skadad, skall förrättningsmännen avge utlåtande om den orsak som kan antas ha orsakat skadan samt föreslå de åtgärder som bör vidtas.

26 §

Befälhavarens skyldighet att anordna besiktning

Om befälhavaren anser att det finns skäl att säkerställa bevis om att en skada som har orsakats lasten inte har vållats genom fel vid skalkning av luckorna, stuvning, garnering eller bäddning eller genom annat dylikt fel, skall han anordna besiktning.

Om det vid öppnande av luckorna eller senare under lossningen uppkommer skada eller det finns anledning att anta att skada har uppkommit, skall, om det är möjligt och när det kan ske, innan godset flyttas från den plats

där det har varit lastat i fartyget, orsaken till skadan utredas och vid behov även dess omfång.

Till sådan besiktning skall lastmottagaren kallas, om det kan ske utan olägenhet.

VI AVDELNINGEN AVSLUTANDE STADGANDEN

19 kap.

Om preskription av fordringar

1 §

Preskription av fordringar

Talan om erhållande av betalning för följande fordringar, oberoende av om ansvarigheten är begränsad eller obegränsad, skall väckas

1) för fordran på bärgarlön inom två år från det bärgningsföretaget har slutförts och för fordran på andel i bärgarlön enligt 16 kap. 7 § inom ett år från det vederbörande av redaren har underrättats om bärgarlönens och andelens storlek,

2) för fordran på ersättning för sammanstötning och händelser som avses i 8 kap. 6 § inom två år från den dag skadan inträffade och, i fråga om fordran på belopp som någon enligt 8 kap. 3 § har betalt utöver sin andel, inom ett år efter det beloppet betalades,

3) för fordran på ersättning för dödsfall eller kroppsskada som drabbat passagerare eller för försening vid passagerarbefordran inom två år från ilandstigningen eller från den dag ilandstigning skulle ha ägt rum eller, om passageraren har avlidit efter ilandstigningen, inom två år från dödsfallet men inte senare än tre år från ilandstigningen,

4) för fordran på grund av att gods har gått förlorat, skadats eller försenats vid befordran eller på grund av att det i konossement har lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter inom ett år från det godset utlämnats eller skulle ha utlämnats,

5) för fordran på ersättning på grund av att resgods har gått förlorat, skadats eller försenats vid befordran inom två år från det handresgods har förts iland eller annat resgods utlämnats eller, om godset har gått förlorat under resan, från det ilandföringen eller utlämnandet skulle ha ägt rum, samt

6) för fordran på bidrag till gemensamt

haveri eller någon annan kostnad som skall fördelas enligt samma grund inom ett år från den dag dispaschen vann laga kraft.

I fråga om fordran på ersättning som avses i 1 mom. 4 punkten kan parterna efter den händelse som föranlett talan överenskomma om förlängning av den där angivna tiden. Regresstalan kan väckas efter utgången av samma tid, dock inte senare än ett år från den dag huvudanspråket uppfylldes eller talan väcktes om det.

I fråga om förlängning av eller avbrott i preskriptionstiden som anges i denna paragraf gäller i Finland vad som stadgas i finsk lag även om utländsk lag i övrigt är tillämplig på rättsförhållandet. Dock få de tider som anges i 1 mom. 3 och 5 punkten inte i något fall utsträckas över tre år från det ilandstigning eller ilandföring har skett eller borde ha skett.

Svarar gäldenären i andra fall än de som avses i 1 mom. för ersättning eller för någon annan fordran för vilken redares ansvarighet är begränsad eller för vilken endast det inlastade godset svarar, skall talan i fråga om fordran på ersättning väckas inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om någon annan fordran inom ett år från det fordringen förföll till betalning. Om borgenären även har rätt att kräva betalt för fordringen av redaren, lastägaren eller någon annan, utan att begränsning av ansvarigheten görs, gäller i fråga om bevakande av talan vad som allmänt stadgas.

Har en fordran som avses i denna paragraf kommit under dispaschörs behandling, anses talan om betalning av fordran ha blivit väckt.

20 kap.

Straffstadganden

1 §

Underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt

Har en befälhavare utan att vara tvungen till det gått till sjöss med ett fartyg som har haft sådana brister i fråga om skrov, maskin eller utrustning eller som har varit så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat att han bort inse att resan var förbunden med uppenbar livsfara för dem som var ombord, skall han dömas till böter eller till fängelse i högst ett år.

En redare eller annan person skall dömas till straff enligt 1 mom., om han uppsåtligen har förlett befälhavaren till en sådan förbrytelse eller med råd eller handling främjat den, och även en redare eller någon annan person som i redarens ställe har haft hand om fartyget, om han med vetskap om sådana brister eller fel som ovan avses har underlåtit att, om det har varit möjligt för honom, förhindra fartyget att gå till sjöss.

Om en befälhavare försummar sina skyldigheter enligt 6 kap. 3 § och är det inte fråga om en situation som avses i 1 mom., skall han dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

En redare eller annan person skall dömas till straff enligt 3 mom., om han uppsåtligen har förlett befälhavaren till en sådan förseelse eller med råd eller handling främjat den. Detsamma gäller även en redare eller någon annan som i redarens ställe sköter fartygets drift, om han med vetskap om att fel eller brist har förelegat i fråga om fartygets sjövärdighet och utrustning underlåtit att, om det har varit möjligt för honom, förordna om att felet eller bristen skall avhjälpas.

Har en befälhavare underlåtit att iaktta sina skyldigheter enligt 6 kap. 9 §, skall han dömas till böter.

Om en åtgärd eller försummelse som avses ovan i denna paragraf har orsakat skada, skall gärningsmannen för gärningen eller försummelsen, om inte strängare straff stadgas någon annanstans, i de fall som avses i 1 och 2 mom. dömas till fängelse i högst två år och i de fall som avses i 3 och 4 mom. till fängelse i högst ett år.

2 §

Underlåtenhet att iaktta gott sjömansskap

Försummar en befälhavare i andra fall än de som avses i 1 § eller försummar en maskinchef, en styrman, en maskinmästare eller någon annan, som på fartyget fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, det som han för undvikande av en sjöolycka är skyldig att utföra som en god sjöman, skall han, om inte strängare straff för försummelsen stadgas någon annanstans, dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

3 §

Försummelse av förpliktelserna beträffande skeppshandlingarna

Om en befälhavare har försummat sina skyldigheter enligt 6 kap. 4 §, skall han dömas till böter.

Om en befälhavare eller en redare förbjuder någon, som är berättigad till det, att ta del av innehållet i fartygets dagbok eller kladd till dagbok eller på teknisk väg gjord uppteckning om fartygets navigering och gången av dess maskineri, skall han dömas till böter.

Om en redare försummar sin skyldighet att förvara en dagbok eller kladd till dagbok eller en uppteckning som avses i 2 mom. skall han dömas till böter.

4 §

Oredlighet vid förande av dagbok

Försummar en befälhavare sina skyldigheter enligt 18 kap. i fråga om förande eller uppvisande av dagbok, skall han dömas till böter.

Har en befälhavare, för att bereda sig själv eller någon annan nytta eller för att orsaka skada, fört oriktig dagbok eller ändrat, förstört eller gömt undan dagboken eller gjort den oläslig, skall han, om inte strängare straff för gärningen stadgas någon annanstans, dömas till böter eller till fängelse i högst två år eller, om omständigheterna är synnerligen förmildrande, till böter.

Om befälhavare annars lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i dagbok, skall han, om inte strängare straff för gärningen stadgas någon annanstans, dömas till böter.

En maskinchef, styrman, maskinmästare eller radiotelegrafist, som har gjort sig skyldig till en gärning som avses i 1, 2 eller 3 mom., skall dömas enligt vad där sägs.

5 §

Sjöförklaringsförseelse

En befälhavare som försummar att enligt 18 kap. 7 § 2 mom. göra anmälan för avgivande av sjöförklaring eller som föranleder att sjöförklaring uppskjuts utan att de förutsättningar som avses i 18. kap 7 § 1 mom. finns, skall dömas till böter.

Försummar en befälhavare att avge rapport som avses i 18 kap. 8 §, skall han dömas till böter. Lämnar han i en sådan rapport uppsåt-

ligen en oriktig eller vilseledande uppgift, skall han också, om inte strängare straff för gärningen stadgas någon annanstans, dömas till böter.

6 §

Underlåtenhet vid sammanstötning

En befälhavare som försummar sina skyldigheter enligt 8 kap. 5 § när en sammanstötning eller en händelse som avses i 8 kap. 6 § har inträffat, skall dömas till böter eller fängelse i högst två år.

En befälhavare som försummar sina skyldigheter enligt 6 kap. 11 § skall dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

7 §

Missbruk av förtroendeställning inom sjöfarten

Gör en befälhavare sig uppsåtligt skyldig till oredlighet mot redaren, lastägaren, försäkringsgivaren eller någon annan vars rätt och intressen han enligt denna lag är skyldig att bevaka, skall han, om inte strängare straff för gärningen stadgas någon annanstans, dömas till fängelse i högst två år.

Har ett brott som avses i 1 mom. orsakats genom grov vårdslöshet, skall gärningsmannen dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

En redare som har försummat sina skyldigheter enligt 22 kap. 4 § 2 mom. och därigenom orsakat en in-teckningshavare skada, skall dömas till böter eller fängelse i högst två år.

8 §

Övergivande av fartyget

Om en befälhavare avviker från sin post och överger det fartyg som har anförtratts honom, skall han dömas till böter eller fängelse i högst två år.

Lämnar en befälhavare fartyget när det är i fara utan att iaktta vad som stadgas i 6 kap. 12 § eller vad han annars är skyldig att göra som en god sjöman, skall han dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

9 §

Sjölags- och sjösäkerhetsförseelse

Den som bryter mot stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av 1 kap. 8 § skall, om inte strängare straff för

gärningen stadgas på något annat ställe i lag, för *sjölagsförseelse* dömas till böter.

Den som uppsåtligt eller av likgiltighet bryter mot stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av 1 kap. 8 § så att gärningen är ägnad att äventyra säkerheten inom sjöfarten, skall för *sjösäkerhetsförseelse* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Vid sjölags- eller sjösäkerhetsförseelse får eftergift ske i fråga om anmälan, åtal eller straff, om förseelsen med beaktande av omständigheterna är ringa.

10 §

Förlust av behörighetsbrev

En befälhavare som har dömts till straff för brott som avses i 1, 2, 4, 8 eller 9 § eller för fylleri i sjötrafik, kan samtidigt för viss tid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller. Har han genom brottet visat olämplighet att sköta också annan uppgift på ett fartyg, kan han dömas förlustig även en sådan behörighet.

I fråga om en maskinchef, styrman, maskinmästare eller radiotelegrafist, som har dömts till straff för brott som avses i 2 § eller 4 § 2 mom. eller för fylleri i sjötrafik och som genom brottet visat olämplighet för sin uppgift, skall vad som stadgas i 1 mom. ha motsvarande tillämpning.

Om en påföljd som avses i denna paragraf skall domstolen ofördröjligen underrätta sjöfartsstyrelsen samt i fråga om en radiotelegrafist också teleförvaltningscentralen.

11 §

Befälhavarens ställföreträdare

Vad som i detta kapitel stadgas om brott som har begåtts av befälhavare gäller också i fråga om brott som har begåtts av den som är satt i befälhavarens ställe.

12 §

Hänvisningsstadgande

Om straff för fylleri i sjötrafik och för överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad stadgas i 23 kap. 6 och 7 §§ strafflagen.

13 §

Åtalsrätt

Allmän åklagare får inte väcka åtal för ett

brott som avses i 7 § utan att målsäganden har anmält brottet för åtal.

21 kap.

Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål

1 §

Sjörättsdomstolarna

Behöriga underrätter (*sjörättsdomstolar*) i de mål och ärenden som skall avgöras enligt denna lag är följande domstolar fördelade på hovrätternas domkretsar:

Åbo hovrätts domkrets: Åbo och Ålands tingsrätter,

Vasa hovrätts domkrets: Vasa tingsrätt, Östra Finlands hovrätts domkrets: Nyslotts tingsrätt,

Helsingfors hovrätts domkrets: Helsingfors och Raseborgs tingsrätter,

Kouvola hovrätts domkrets: Kotka tingsrätt, och

Rovaniemi hovrätts domkrets: Uleåborgs tingsrätt.

Vid behandlingen av sjöförklaringar samt i sådana ärenden som avses i 18 kap. 21 och 22 §§ är domstolen domför med sjörättsdomstolens ordförande ensam.

Vid behandlingen av mål och ärenden som avses i 1 mom. skall två i sjöfartsväsendet kunniga och erfarna samt ojäviga personer vara närvarande och biträda domstolen som sakkunniga. Sakkunnigas närvaro är dock inte erforderlig, om ordföranden i sjörättsdomstolen med hänsyn till sakens ringa betydelse eller beskaffenhet så beslutar.

Sjörättsdomstolen förordnar för två år i sänder sjöfartssakkunniga och fyra suppleanter för dem. Ingen kan utan laga förfall avböja uppdraget.

2 §

Sakkunniga vid sjörättsdomstol

Innan en sakkunnig utövar sin befattning, skall han avlägga tjänsteed.

En sakkunnig skall då rätten begär det eller han själv anser det vara nödvändigt för att utreda saken ge rätten nödvändiga upplysningar i nautiska och sjötekniska frågor. En sakkunnig är berättigad att i sådant syfte genom rättsens ordförande eller, med dennes samtycke, själv framställa frågor till en sakägare, ett

vittne eller till en person som har kallats för att höras. Om rätten ber om en sakkunnigs utlåtande i en viss fråga, skall han ge det för protokollet.

En sakkunnig får för varje mål ett skäligt arvode, som bestäms av rätten för varje särskilt sammanträde. I tvistemål betalas arvodet i förskott av kåranden, men stannar den tappande parten till last. I andra mål och för biträde vid behandling av sjöförklaring utgår arvodet av statsmedel på det sätt som därom stadgas genom förordning.

3 §

Behörig domstol i tvistemål

Tvistemål som behandlas enligt denna lag och om vilka inte stadgas annorlunda nedan skall instämmas till sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där svaranden har sin hemort eller där han varaktigt idkar rörelse eller där fartyget finns. Såsom ett rederibolags hemort anses fartygets hemort.

Har för fordran ställts säkerhet hos en myndighet för att befria fartyget från kvarstad eller annan säkringsåtgärd, får talan väckas vid sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där säkerheten har ställts. Talan angående fordran för vilken säkerhet har ställts får väckas vid denna sjörättsdomstol, även om säkerheten har frigetts.

4 §

Behörig domstol vid transport av styckegods

Talan om ansvarighet på grund av ett avtal om transport av styckegods får endast väckas vid sjörättsdomstolen för den ort

1) där svaranden har sitt huvudkontor eller, om huvudkontor saknas, där svaranden har sin hemort,

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

3) där den avtalade lastningshamnen eller den avtalade eller faktiska lossningshamnen ligger, eller

4) som har angetts i transportavtalet.

Talan får även väckas vid sjörättsdomstolen för den ort där det fartyg med vilket godset transporterades har blivit föremål för kvarstad eller någon annan säkringsåtgärd. Har säkerhet ställts hos myndighet till befrielse från kvarstad

eller någon annan säkringsåtgärd, 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 domstol, även om säkerheten har frigetts.

Vad som stadgas i 1 och 2 mom. utgör inte hinder för interimistiska åtgärder.

5 §

Behörig domstol vid befordran av passagerare

I avtal om befordran av passagerare och resgods kan intas en bestämmelse om att talan beträffande ansvar för sådan befordran endast får väckas vid sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där svaranden har sin hemort eller där han huvudsakligen idkar rörelse eller i den hovrättsdomkrets där avgångs- eller destinationsorten enligt avtalet är belägen. Ett avtal genom vilket kårandens rätt att välja var han vill väcka talan begränsas i större utsträckning, är utan verkan.

Vad som stadgas i 1 mom. gäller inte om något annat följer av konventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område och därtill hörande protokoll.

6 §

Avtal om behörig domstol

Om något annat inte följer av 13 kap. 60 § eller 4 § i detta kapitel kan ett tvistemål behandlas vid någon annan sjörättsdomstol än en sådan som är behörig enligt 3 §, om parterna har kommit överens därom.

En annan sjörättsdomstol än en sådan som avses i 3 och 4 §§ får handlägga tvistemålet, om svaranden efter att ha kommit tillstådes inte har framställt invändning om att han har instämts till en annan sjörättsdomstol än till en som är behörig enligt lagen.

7 §

Talan mot befälhavaren och redaren

Om någon vill väcka talan mot befälhavaren och redaren samtidigt för ett anspråk som grundar sig på befälhavarens åtgärder eller försummelse, får båda stämmas till den sjö-

rättsdomstol där endera av dem är skyldig att svara.

8 §

Klander av dispasch

Den som är missnöjd med dispasch skall senast 30 dagar efter det att dispaschen gavs väcka klandertalan vid sjörättsdomstolen för den ort där dispaschen gavs.

Sjörättsdomstolen skall före behandlingen av ärendet ge de övriga parterna eller deras ombud tillfälle att bli hörda, om deras boningsort är känd.

Om en dispasch inte har överklagats, skall den gälla.

9 §

Behörig domstol i brottmål

Brottmål som skall dömas enligt denna lag samt mål om överträdelse av stadgandena om förhindrande av sammanstötning mellan fartyg behandlas av sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där brottet har begåtts. Har brottet begåtts under resan, behandlas målet av sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets dit svarenden först anländer med fartyget eller där han annars anträffas eller där fartyget har sin hemort.

Ringare brottmål får också upptas och avgöras i sammanhang med en anhängig sjörättstvist, om det finns ett oskiljaktigt eller nära samband mellan dem.

10 §

Skriftväxling i sjörättsmål

I andra sjörättsmål än de som avses i 8 och 9 §§ skall förberedande skriftväxling mellan parterna ske för att utveckla varderas talan och klargöra om och vilka av motpartens påståenden bestrids. I sådant syfte skall en skrivelse av vardera parten och ytterligare en av kändanden, samt de handlingar som åberopas i skrivelsen, inom den i stämningen därför utsatta tiden ges in till sjörättsdomstolen eller till dess kansli i två exemplar, av vilka motparten får ta ut det ena. Sjörättsdomstolen kan av särskilda skäl på en parts begäran bevilja honom uppskov med inlämnandet. Sedan tiden för skriftväxlingen har gått ut, skall sjörättsdomstolen sätta ut den dag, då målet kommer upp till behandling i rätten.

Anser sjörättsdomstolen att målet är av så enkel natur att det genast kan tas upp till muntlig behandling, får i stämningen föreskrivas att förberedande skriftväxling inte skall äga rum.

11 §

Ersättning vid uppskov

Har en part inte fullgjort sin skyldighet enligt 10 § och har detta medfört uppskov med målet, skall han ersätta den kostnad som därav uppkommer.

12 §

Hänvisningsstadgande angående rättegång

Om något annat inte stadgas i denna lag, skall vad som stadgas om rättegång i tingsrätt tillämpas vid rättegång i sjörättsdomstol.

13 §

Ändringssökande

Ändring i sjörättsdomstolens avgörande, med undantag av sådana ärenden som avses i 8 §, söks hos hovrätten genom besvär på det sätt som stadgas i rättegångsbalken.

14 §

Ändringssökande i dom angående dispasch

Den som vill söka ändring i sjörättsdomstolens dom i mål som avses i 8 § skall vid äventyr att talan går förlorad, senast 30 dagar från domens avkunnande i två exemplar inge till sjörättsdomstolen sin till högsta domstolen ställda besvärsskrift. Till besvärsskriften skall fogas de handlingar som anses nödvändiga att förete.

Motparten får ta ut det ena exemplaret av besvärsskriften och inom en månad från besvärstidens utgång till sjörättsdomstolen inge förklaring samt de handlingar han vill åberopa. Gör han inte det förlorar han sin rätt att bli hörd i saken.

Sedan förklaring har inkommit, eller tiden för ingivande av förklaring har löpt ut utan att sådan har getts, skall sjörättsdomstolen utan dröjsmål sända de inkomna skrifterna, samtliga handlingar som hör till saken samt akten och

ljudbanden i saken och avskrift av domen, eller beslutet som har avfattats som en särskild handling, till högsta domstolen.

15 §

Skiljemannaförfarande

Skall en tvist enligt denna lag avgöras av skiljemän, skall utöver vad som stadgas i 13 kap. 61 § iakttagas lagen om skiljemannaförfarande (967/92).

22 kap.

Om verkställighet

1 §

Sökande av fordran ur fartyg eller last

Om en fordran söks ur ett fartyg eller en last som utgör pant för fordran, prövas talan vid domstolen på fartygets hemort eller på den ort där panten finns.

Redaren eller befälhavaren, och även lastägaren om han bor eller vistas på orten, skall beredas tillfälle att bli hörd.

Den som enligt denna lag har panträtt i en andel i fartyg skall för att få ut sin fordran ur panten väcka talan mot ägaren vid domstolen för den ort där ägaren bor. Är denne inte bosatt i Finland, gäller 1 mom.

2 §

Fastställande av betalning ur panten

Om domstolen godkänner en talan enligt 1 mom., skall domstolen fastställa att en fordran som avses i 1 mom. skall, vid äventyr av utmätning, betalas ur panten.

3 §

Fördelning av köpeskillingen vid exekutiv försäljning av fartyget

Har ett fartyg sålts exekutivt har de som har panträtt i fartyget rätt att genast ur köpeskillingen, så långt den räcker, få betalning och fartyget skall övergå till köparen fritt från all annan panträtt än för sådan intecknad gäld av kapitalet som in-teckningshavaren före fördelningen av köpeskillingen har meddelat att får kvarstå i fartyget och för vilken köparen övertagit ansvaret. Beträffande fördelningen av

köpeskillingen gäller i övrigt vad som stadgas i utsökningslagen.

En andel i fartyg får inte säljas på annat sätt än med bibehållande av den panträtt som gäller i fartyget.

4 §

Försäljning av fartyg i vissa fall

Har ett fartyg förklarats inte vara värt att sättas i stånd och blir det därefter sålt, upphör all panträtt i fartyget och borgenären har i stället motsvarande rätt i köpeskillingen, om den ännu är obetald eller innehas av befälhavaren eller redarens agent.

Om ett fartyg utmäts utomlands eller förolyckas det eller förklaras det inte vara värt att sättas i stånd, har in-teckningshavare rätt att genast få betalning för sin fordran, fastän den ännu inte har förfallit till betalning. Redaren skall ofördröjligen underrätta såväl registermyndigheten som in-teckningshavaren om en sådan händelse. Försummar han det, skall han ersätta in-teckningshavaren all skada och kostnad.

5 §

Förbud mot utmätning och kvarstad

Gods som har inlastats i ett fartyg som är avgångsklart får inte utmätas eller beläggas med kvarstad, om dröjsmål därigenom skulle uppkomma och tredje mans rätt sålunda skulle kränkas.

En befälhavare eller någon annan som är anställd på fartyget får inte heller efter det att fartyget har blivit avgångsklart hindras att avresa på grund av gäld och det som han för tjänsten har fört ombord får inte utmätas eller beläggas med kvarstad.

23 kap.

Särskilda stadganden

1 §

Handhavande av sjörättsdomstols uppgifter i landskapet Åland

Om den myndighet i landskapet Åland som enligt denna lag sköter de uppgifter som ankommer på sjörättsdomstolen stadgas i lagen om handhavandet av sjörättsmål, sjöförklaringar och vissa andra i sjölagen avsedda

ärenden samt fartygsregisterärenden i landskapet Åland (894/80).

2 §

Särskild dragningsrätt

Med särskild dragningsrätt (*Special Drawing Right, SDR*) avses i denna lag av Internationella Valutafonden definierad särskild dragningsrätt.

Särskild dragningsrätt skall omräknas i finskt mynt enligt kursen den dag då säkerhet ställs för ansvarigheten eller, om säkerhet inte ställs, då betalning sker. Ovan i 15 kap. 15 § avsedda ansvarighetsbelopp omräknas dock enligt kursen på betalningsdagen. Vid omräkning skall den finska markens värde bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella Valutafonden sagda dag tillämpar i sin verksamhet.

24 kap.

Ikraftträdelse- och övergångsstadganden

1 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Genom lagen upphävs sjölagen (167/39) av den 9 juni 1939 jämte ändringar.

Förordningar som har getts med stöd av den upphävda lagen förblir dock fortfarande i kraft, om inte något annat stadgas genom förordning.

2 §

Övergångsstadganden

På avtal om befordran av gods som har ingåtts före denna lags ikraftträdelse tillämpas de stadganden som gällde då denna lag trädde i kraft. Om ett konossement eller en sjöfraktsedel har utfärdats enligt ett sådant avtal efter att denna lag har trätt i kraft, skall dock denna lag tillämpas i förhållande till tredje man.

På avtal om passagerarbefordran som har ingåtts före denna lags ikraftträdelse tillämpas dock denna lag, om den händelse på vilken ansvarigheten grundar sig har inträffat efter att denna lag har trätt i kraft.

3 §

Hänvisningsstadgande

Om det någon annanstans i lag eller annan författning hänvisas till stadgandena i den upphävda lagen, skall hänvisningen anses avse motsvarande stadganden i denna lag.

2.

Lag**om upphävande av lagen om begränsningsfond och begränsningsmål vid sjörättsligt ansvar**

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

1 §

Härmed upphävs lagen den 13 april 1984 om begränsningsfond och begränsningsmål vid sjörättsligt ansvar (296/84).

2 §

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

3.

Lag**om ändring av lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras 6 § 1 mom., 18 § 1 mom., 23 § 2 mom. och 23 a § 2 mom. i lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg (410/80),

av dessa lagrum 6 § 1 mom., 23 § 2 mom. och 23 a § 2 mom. sådana de lyder i lag av den 13 april 1984 (297/84), som följer:

6 §

Fartygsägare kan begränsa sin ansvarighet på det sätt som stadgas i 5 § 1 mom. endast om fartygsägaren, hans försäkringsgivare eller någon annan på hans vägnar enligt stadgandena i 12 kap. sjölagen (/) eller motsvarande lag i annan fördragsslutande stat upprättar en begränsningsfond, uppgående till ett belopp som motsvarar fartygsägarens ansvar. Omräkning av ansvarsbelopp, angivet i särskilda dragningsrätter, i finskt mynt sker på det sätt som stadgas i 23 kap. 2 § sjölagen.

18 §

Sådan talan om ersättning för oljeskada som med stöd av 17 § kan väckas vid finsk domstol, behandlas vid Helsingfors tingsrätt.

23 §

Har annat än i 1 mom. nämnt fartyg, som då skadan skedde inte transporterade beständig olja såsom bulklast, orsakat oljeskada i Fin-

land eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada, tillämpas stadgandena i 1 §, 2 § 4 mom. 3 §, 8 § 3 mom. samt 10 och 18 §§. Detsamma gäller även då oljeskada orsakats av annan än beständig olja. I fråga om fartygsägarens rätt att begränsa sin ansvarighet i dessa fall tillämpas 9 kap. sjölagen. Ansvarsbeloppet bestäms enligt 9 kap. 5 § sjölagen.

23 a §

I fråga om begränsning av ansvarigheten gäller i övrigt i tillämpliga delar vad som stadgas i 8 § 3 mom. 10 och 18 §§ samt 9 kap. sjölagen. Upprättas en begränsningsfond, skall denna uppgå till ett i 1 mom. stadgat ansvarsbelopp och stadgandena i 12 kap. sjölagen tillämpas. Utgör begränsningsfonden enligt 9 kap. 8 § hinder för kvarstad, annan säkringsåtgärd eller utmätning, skall även 4 § 2—4 mom. tillämpas.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Helsingfors den 29 april 1994

Republikens President

MARTTI AHTISAARI

Trafikminister *Ole Norrback*

3.

Lag

om ändring av lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg

I enlighet med riksdagens beslut

ändras 6 § 1 mom., 18 § 1 mom. 23 § 2 mom. och 23 a § 2 mom. i lagen om ansvarighet för oljeskador förorsakade av fartyg (410/80),

av dessa lagrum 6 § 1 mom., 23 § 2 mom. och 23 a § 2 mom. sådana de lyder i lag av den 13 april 1984 (297/84), som följer:

Gällande lydelse

6 §

Fartygsägare kan begränsa sin ansvarighet på det sätt som är stadgat i 5 § 1 mom. endast om fartygsägaren, hans försäkringsgivare eller någon annan på hans vägnar enligt lagen om begränsningsfond och begränsningsmål vid sjö- rättsligt ansvar (296/84) eller motsvarande lag i annan fördragsslutande stat upprättar en begränsningsfond, uppgående till ett belopp som motsvarar fartygsägarens ansvar. Omräkning av ansvarsbelopp, angivet i särskilda dragningsrätter, i finskt mynt sker på det sätt som är stadgat i 279 a § sjölagen.

18 §

Sådan talan om ersättning för oljeskada, som med stöd av 17 § kan väckas vid finsk domstol, handlägges vid Helsingfors rådstuvurätt.

23 §

Har annat än i 1 mom. nämnt fartyg, som då skadan skedde inte transporterade beständig olja såsom bulklast, orsakat oljeskada i Finland eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada, tillämpas stadgandena i 1 §, 2 § 4 mom., 3 §, 8 § 3 mom. samt 10 och 18 §§. Samma stadganden tillämpas även då oljeskada orsakats av annan än beständig olja. I fråga om fartygsägarens rätt att begränsa sin ansvarighet i dessa fall tillämpas 2 kap. sjölagen. Ansvarsbeloppet bestäms enligt 16 § sjölagen.

Förslag

6 §

Fartygsägare kan begränsa sin ansvarighet på det sätt som *stadgas* i 5 § 1 mom. endast om fartygsägaren, hans försäkringsgivare eller någon annan på hans vägnar enligt *stadgandena* i 12 kap. sjölagen (/) eller motsvarande lag i annan fördragsslutande stat upprättar en begränsningsfond, uppgående till ett belopp som motsvarar fartygsägarens ansvar. Omräkning av ansvarsbelopp, angivet i särskilda dragningsrätter, i finskt mynt sker på det sätt som *stadgas* i 23 kap. 2 § sjölagen.

18 §

Sådan talan om ersättning för oljeskada som med stöd av 17 § kan väckas vid finsk domstol *behandlas* vid Helsingfors *tingsrätt*.

Har annat än i 1 mom. nämnt fartyg, som då skadan skedde inte transporterade beständig olja såsom bulklast, orsakat oljeskada i Finland eller har förebyggande åtgärder vidtagits för att förhindra eller begränsa sådan skada, tillämpas stadgandena i 1 §, 2 § 4 mom., 3 §, 8 § 3 mom. samt 10 och 18 §§. *Detsamma gäller* även då oljeskada orsakats av annan än beständig olja. I fråga om fartygsägarens rätt att begränsa sin ansvarighet i dessa fall tillämpas 9 kap. sjölagen. Ansvarsbeloppet bestäms enligt 9 kap. 5 § sjölagen.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

23 a §

I fråga om begränsning av ansvarigheten gäller i övrigt i tillämpliga delar vad som är stadgat i 8 § 3 mom., 10 och 18 §§ samt 2 kap. sjölagen. Upprättas begränsningsfond, skall denna uppgå till ett i 1 mom. stadgat ansvarsbelopp samt stadgandena i lagen om begränsningsfond och begränsningsmål vid sjö-
rättsligt ansvar tillämpas. Utgör begränsningsfonden enligt 19 § sjölagen hinder för kvarstad, annan handräckning eller utmätning, skall även 4 § 2—4 mom. tillämpas.

I fråga om begränsning av ansvarigheten gäller i övrigt i tillämpliga delar vad som stadgas i 8 § 3 mom., 10 och 18 §§ samt 9 kap. sjölagen. Upprättas en begränsningsfond, skall denna uppgå till ett i 1 mom. stadgat *ansvarsbelopp* och stadgandena i 12 kap. *sjölagen* tillämpas. Utgör begränsningsfonden enligt 9 kap. 8 § hinder för kvarstad, annan *säkringsåtgärd* eller utmätning, skall även 4 § 2—4 mom. tillämpas.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Sammanställning över stadgandena i den gällande sjölagen och de motsvarande stadgandena i förslaget till ny sjölag

<i>Gällande lag</i>		<i>Förslaget</i>	
1 kap.	1 §	1 kap.	1 §
	2 §		2 §
	3 §		3 §
	4 §		4 §
	5 §		5 §
	6 §		6 §
	7 §		7 §
	8 §		8 §
	9 §		9 §
2 kap.	10 §		—
	11 §	7 kap.	1 §
	12 §	9 kap.	1 §
	13 §		2 §
	14 §		3 §
	15 §		4 §
	16 §		5 §
	17 §		6 §
	18 §		7 §
	19 §		8 §
	20 §		9 §
	21 §		10 §
	22 §		11 §
	23 §		—
	24 §	5 kap.	1 §
	25 §		2 §
	26 §		3 §
	27 §		4 §
	28 §		5 §
	29 §		6 §
	30 §		7 §
	31 §		8 §
	32 §		9 §
	33 §		10 §
	34 §		11 §
	35 §		12 §
	36 §		13 §
	37 §		14 §
	38 §		15 §
	39 §		16 §
	40 §		17 §
	40a §		18 §
3 kap.	41 §	6 kap.	1 §
	42 §		2 §
	43 §		3 §
	44 §		4 §

Gällande lag

Förslaget

	45 §		5 §
	46 §		6 §
	47 §		7 §
	48 §		8 §
	49 §		9 §
	50 §		10 §
	51 §		11 §
	52 §	18 kap.	1 §
	53 §		2 §
	54 §		3 §
	55 §		4 §
	56 §		5 §
	57 §		6 §
	58 §		7 §
	59 §		8 §
	60 §		25 §
	61 §		26 §
	62 §	6 kap.	12 §
	63 §		13 §
	64 §		14 §
	65 §		15 §
	66 §		16 §
	67 §		17 §
	68 §		18 §
	69 §		19 §
	70 §		—
4 kap.	71 §	—168 b §	13 och 14 kap.
4 a kap.	169 §		15 kap.
	169a §		1 §
	170 §		2 §
	171 §		3 §
	172 §		4 §
	173 §		5 §
	174 §		6 §
	175 §		7 §
	176 §		8 §
	177 §		9 §
	178 §		10 §
	179 §		11 §
	180 §		12 §
	181 §		13 §
	182 §		14 §
	183 §		15 §
	184 §		16 §
	185 §		17 §
	186 §		18 §
	187 §		19 §
	188 §		20 §
	188a §		23 §
	188b §		21 §
5 kap.	189 §	17 kap.	22 §
	190 §		1 §
			2 §

*Gällande lag**Förslaget*

	191 §		3 §
	192 §		4 §
	193 §		5 §
	194 §		6 §
	195 §		7 §
	196 §		8 §
6 kap.	197 §	8 kap.	1 §
	198 §		2 §
	199 §		3 §
	200 §		4 §
	201 §		5 §
	202 §		6 §
7 kap.	203 §	16 kap.	1 §
	204 §		2 §
	205 §		3 §
	206 §		4 §
	207 §		5 §
	208 §		6 §
	209 §		7 §
	210 §		8 §
	211 §		9 §
8 kap.	212 §	3 kap.	2 §
	213 §		3 §
	214 §		4 §
	215 §		5 §
	216 §		6 §
	217 §		7 §
	218 §		8 §
	219 §		9 §
	220 §		10 §
	221 §		11 §
	222 §		12 §
	223 §		13 §
	223a §		14 §
	224 §		15 §
	225 §		16 §
	226 §		17 §
	227 §		18 §
	228 §		19 §
	229 §	19 kap.	1 §
9 kap.	230 §	20 kap.	1 §
	231 §		2 §
	232 §		3 §
	233 §		4 §
	234 §		5 §
	235 §		6 §
	236 §		12 §
	237 §		7 §
	238 §		8 §
	238a §		9 §
	239 §		10 §
	240 §		11 §

<i>Gällande lag</i>		<i>Förslaget</i>	
	241 §		13 §
10 kap.	242 §	18 kap.	16 §
	243 §		17 §
	244 §		18 §
	245 §		19 §
	246 §		20 §
	247 §		21 §
	248 §		22 §
	249 §		23 §
11 kap.	250 §		24 §
	251 §	21 kap.	1 §
	252 §		2 §
	253 §	18 kap.	9 §
	254 §		10 §
	255 §		11 §
	256 §		12 §
	257 §		13 §
	258 §		14 §
	259 §		15 §
	260 §	21 kap.	3 §
	260a §		5 §
	261 §		7 §
	262 §		6 §
	263 §		8 §
	264 §		9 §
	265 §		10 §
	266 §		11 §
	267 §		—
	268 §		—
	269 §		8 §
	270 §		8 §
	271 §		13 §
	272 §		14 §
	273 §		15 §
	274 §	22 kap.	1 §
	275 §		2 §
	276 §		3 §
	277 §		4 §
	278 § 1 mom.	4 kap.	1 §
	278 § 2 mom.	22 kap.	5 §
12 kap.	279 §	23 kap.	1 §
	279a §		2 §
	280 §		—

(Inofficiell översättning)

Bilaga 3

**1987 års FN-konvention om sjötransport av gods
(Hamburgreglerna)**

DE FÖRDRAGSSLUTANDE STATERNA, SOM FUNNIT

det önskvärt att genom avtal fastställa vissa regler om sjötransport av gods,
HAR BESLUTAT att ingå en konvention för detta ändamål och har därför överenskommit
följande:

PART 1. GENERAL PROVISIONS

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 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;

¹⁾ Den engelska originaltexten använda termen är "shipper" som täcker både "avsändare" och "avlastare".

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, 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. 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 så vitt 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 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.

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) 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 annan 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 tilläm-

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.

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

(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

pas 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.

Artikel 3. Konventionens tolkning

Vid tolkning och tillämpning av bestämmelserna i denna konvention skall dess internationella karaktär och nödvändigheten av att främja enhetlighet beaktas.

DEL II. TRANSPORTÖRENS ANSVARIGHET

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) 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.

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 charterparty, the provisions of paragraph 3 of this article apply.

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.

PART II. LIABILITY OF THE CARRIER

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

(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. I första och andra punkten förstås med "transportören" och "mottagaren" även transportörens respektive mottagarens anställda eller medhjälpare.

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 lossningshamnen inom den uttryckligen överenskomna tiden eller, om en sådan överenskommelse saknas, inom den tid som det 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

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.

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 carriage 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

skall ett exemplar av besiktningmannens rapport hållas tillgänglig 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 upp kommit 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 omständigheterna, 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 medhjälparens 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 medhjälparens 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 begränsade 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 en-

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 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

ligt (a) och (b) i denna punkt får inte i något fall överstiga det begränsningsbelopp som skulle ha gällt enligt (a) vid förlust av 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 ickekontraktuella 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 uppdragets 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

the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (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 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 aggre-

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 ansvargränser 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 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

gate 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 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

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.

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. 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.

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.

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.

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. Bestämmelserna i denna artikel skall inte utgöra hinder för regress mellan transportören och undertransportören.

6. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the actual carrier.

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. 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.

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. Nevertheless 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 proving 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.

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.

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.

Artikel 13. Särskilda regler för farligt gods

1. Avsändaren skall på lämpligt sätt märka farligt gods som farligt.

Article 13. Special rules on dangerous goods

1. The shipper must mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.

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 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 ersättningskyldighet.

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 ersättningskyldighet 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.

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 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.

Artikel 15. Konossementets innehåll

Article 15. Contents of bill of lading

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 utlämnas 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 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

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 paragraph 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 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 docu-

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 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

ment 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 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

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 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

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 remains 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

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.

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 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 godset 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 över-

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.

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 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

lämnades till mottagaren behöver ersättning för förlust till följd av dröjsmål med godsets utlämnande inte betalas.

6. Om godset har lämnats ut av en undertransportör 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 ej styrks, avsaknanden 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 skiljemannaförfarande 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. Den dag då preskriptionstiden börjar inefattas 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 skade-

60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

6. If the goods have been delivered by an 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.

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

ståndsansvarig 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.

Artikel 21. Jurisdiktion

1. I fråga om rättsliga åtgärder som hänförs till godstransport enligt denna konvention får talan, efter kändens 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 driftställe 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 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 kändens 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 kändanden 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.

liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs 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.

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 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 awarded 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. 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 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:

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) 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) en ort 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 driftställe 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 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 bestämmelserna 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.

(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 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.

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.

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. 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 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 ovan nämnda 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 medhjälparens 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 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.

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 commission 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, 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. Ansvar skall inte uppkomma enligt bestämmelserna i denna konvention för skada som har orsakats av en atomolycka om atom-anläggningsinnehavaren är ansvarig för skadan:

(a) enligt antingen Pariskonventionen av den 29 juli 1960 om tredje mans ansvar på atomenergins 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 transportsätt än sjötransport. Denna bestämmelse är även tillämplig på senare ändring av eller tillägg till en sådan internationell konvention.

Artikel 26. Beräkningsenhet

Med beräkningsenhet avses i artikel 6 i denna konvention särskilda dragningsrätter 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

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 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

den, 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 skeppningseenhet 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 beräkningseenheter i artikel 6. Fördragsslutande stater skall underrätta deponitaren 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.

DEL VII. SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 27. Depositarie

Förenta Nationernas generalsekreterare utses härmed till konventionens depositarie.

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 sixtyfive 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 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.

PART III. FINAL CLAUSES

Article 27. Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

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.

Artikel 29. Reservationer

Inga reservationer får göras beträffande denna konvention.

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

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.

Articles 29. Reservations

No reservations may be made to this Convention.

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

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 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 staternas kall 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 bestämmelser i artikel 32

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 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

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, sammakallas av depositarien 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 depositariernas försorg delges alla fördragsslutande stater för godkännande och alla signärstater för kändedom.

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 anges 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,

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 accordance 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 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 sev-

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.

enty-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.